SPORT WODNY



ROK 9

Nr. 16

1 PAŹDZIERNIK 1933

CENA EGZEMPLARZA 1.20 ZŁ.

F.

Książki nadesłane

Nakładem Głównej Księgarni Wojskowej, Warszawa, Nowy Świat 69, ukazało się cały szereg pożytecznych wydawnictw, które w krótkości streszczamy poniżej.

W „Bibljoteczce harcerskich drużyn żeglarskich ukazała się pożyteczna książka p. t. **„Harcerska łódź, żaglowo - wiosłowa (H), F. Gabryelewicza.** Według zdania autora, żeglarstwo, wioślarstwo i pływanie uzupełniają się wzajemnie w swem oddziaływaniu wychowawczem na człowieka. Żeglarstwo kształci charakter, urabiając cierpliwość, panowanie nad sobą, altruizm, ufność we własne siły, inteligencję, radość życia i energję. Na rozwój fizyczny i zdrowie oddziaływają silniej — wioślarstwo i pływanie. Jeżeli jednak wyłączyć pływanie (jako nie wymagające żadnego sprzętu), a wziąć pod uwagę tylko żeglarstwo i wioślarstwo, to trzeba stwierdzić, że obie te pokrewne gałęzie sportu wodnego wymagają zasadniczo różnego sprzętu. Z rozmaitych względów (a przedewszystkiem finansowych) nastręcza to duże niedogodności. Na podstawie kilkuletnich doświadczeń z Harcerską Drużyną Wilków Morskich w Poznaniu, podczas ćwiczeń, zawodów, wypraw śródlądowych i żeglugi po zatoce Gdańskiej — autor opracował typ łodzi żaglowo - wiosłowej, która dzięki swym różnorodnym zaletom pozwala na uprawianie jednocześnie i wioślarstwa i żeglarstwa na wszelkiego rodzaju wodach. Trzeba dodać, że dzięki swej pakowności (5 ludzi wraz z całym sprzętem i wyposażeniem), łódź ta nadaje się nietylko do sportu, lecz i do dalszej turystyki. W książce zawarta jest charakterystyka oraz opis łodzi i jej sprzętu, praktyka, wreszcie konserwacja. Całość została zilustrowana 31 rysunkami, doskonale uzupełniającemi i uprzystępniającemi treść. Cena zł. 1.70.

W „Bibljoteczce drużyn harcerskich" ukazała się praca **„Budowa dwuosobowego kajaka harcerskiego typu „H", O. Jabłońskiego.** Książeczka zawiera wzory dwu tanich dwuosobowych kajaków dyktowych, różniących się przeznaczeniem, a co zatem idzie — wymiarami i kształtem. Jeden z nich, to kajak turystyczny, który, dzięki swym stosunkowo pełnym kształtom, zapewnia niezbędne przy dalszych wycieczkach minimum wygód oraz jest przystosowany zarówno do turystyki rzecznej, jak i jeziornej. Poza tem jest niezwykle prosty i łatwy w wykonaniu, a wskutek tego bardzo tani. Drugi wzór odnosi się do kajaka o nieco smuklejszych i szlachetniejszych kształtach, zapewniającego mniej wygód i nieco trudniejszego do wykonania. Kajak ten może być zaliczony do kategorji tanich kajaków sportowych. Szczegółowe rysunki wykonawcze oraz drobiazgowy opis związanych z budową czynności pozwalają każdemu początkującemu amatorowi wykonać prace zupełnie samodzielnie. Niezależnie od wskazówek praktycznych, autor podaje również teoretyczne podstawy budowy kajaków, których znajomość nietylko ułatwia pracę wykonawczą, lecz również pozwala na ocenianie gotowych kajaków pod względem jakości i ceny.

Cena podręcznika wraz z planami zł. 3.50.

Budową kajaków zajmuje się obszerniejsza nieco książka p. t. **„Budowa kajaków" A. Heinricha (Tonny).** O wartości książki mówi już samo nazwisko autora, jednego z najwybitniejszych pionierów sportu kajakowego, znanego zaszczytnie na polu naszego piśmiennictwa sportowego. Praca, którą tym razem autor daje do rąk miłośnikom tego miłego i zdrowego sportu, a przedewszystkiem młodzieży, obszernością swą i wszechstronnością przewyższa wszystko, co dotąd z dziedziny tej w języku polskim zostało wydane. Posiłkując się „Budową kajaków", każdy średnio zdolny amator będzie mógł zbudować sobie upragniony statek naprawdę samodzielnie, gdyż autor nie ogranicza się do strony konstrukcyjnej, lecz podaje całe mnóstwo wskazówek wykonawczych co do sfinansowania i zorganizowania budowy, wyboru materjałów, użycia odpowiednich narzędzi i t. d. Dla posiadających już kajaki, szczególnie cenny jest dział o konserwacji, potraktowany również bardzo wyczerpująco. Na specjalną wzmiankę zasługuje rozdział omawiający ożaglowanie kajaków, które zyskuje sobie coraz liczniejszych zwolenników. Dotychczasowy prawie zupełny brak drukowanych wskazówek w tej mierze sprawę tę uczynił dziś skomplikowaną, narażając pionierów „żeglarstwa kajakowego" na częste, a nieprzyjemne zawody. Jednem słowem — książka zewszechmiar udana i naprawdę godna polecenia. Do książki dołączony jest plan kajaka wędrownego typu „Pauly" wraz z „Instrukcją budowy' opracowaną przez komisję normalizacyjną sprzętu sportowego Państwowego Urzędu WF. i PW. Książka ta polecona do użytku przez P.U.W.F., ukaże się w sprzedaży w pierwszych dniach lipca. Cena z planami i instrukcją wynosić będzie ok. zł. 5.00.

W ostatnich dnia ukazała się zdawna oczekiwana książka p. t. **„Jachtowa praktyka morska" J. Kuczyńskiego.** Jachting morski, zwłaszcza o ile nie ogranicza się do pływania przybrzeżnego, wymaga nader licznych umiejętności żeglarskich, niewiele mniejszych od umiejętności zawodowego marynarza. Te zaś, poza nieodzownem doświadczeniem, muszą być oparte na uprzedniem dokładnem teoretycznem zapoznaniu się z rozmaitemi dziedzinami wiedzy marynarskiej. Najważniejszą bodaj z tych dziedzin jest t. zw. praktyka morska, obejmująca naukę o statku, różnych jego częściach i wyekwipowaniu, dalej prowadzenie statku w rozmaitych warunkach i wszelkie związane z tem czynności, a wreszcie utrzymanie (konserwację) statku. Wszystko to, zastosowane specjalnie do potrzeb jachtingu, zostało zebrane i zawarte w obszernej książce „Jachtowa praktyka morska", opracowanej przez fachowca - marynarza i znanego pisarza morskiego J. Kuczyńskiego. Jak wszystkie prace tego autora, książka ta zdaje się mieć zapewnione powodzenie, tem bardziej, że jest pierwszą i jedyną w swoim rodzaju.

Ukazało się również podręczne dziełko tegoż autora, omawiające „Roboty linowo-żeglarskie". Cena 65 gr.

Wreszcie imponujący szereg wydawnictw zamyka dziełko p. t. **„Obowiązki kapitanów i sterników jachtowych" gen. M. Zaruskiego.**

Autor z różnych regulaminów i przyjętych zwyczajów zebrał zasób wiadomości niezbędnych kapitanom statków żaglowych i podał je w formie zwięzłej, lecz wyczerpującej temat. Cena 80 gr.

ROK 9. WARSZAWA, 1 PAŹDZIERNIK 1933 R. Nr. 16

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Poniżej podajemy rezolucję Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, uchwaloną jednogłośnie na zebraniu Zarządu w dniu 20 września r. b.:

„W związku z otwarciem subskrybcji Pożyczki Narodowej — Wydział Wykonawczy P. Z. T. W. zwraca się do wszystkich Towarzystw, klubów i sekcyj wioślarskich, zrzeszonych w Polskim Związku Towarzystw Wioślarskich z apelem o rozwinięcie jaknajszerszej akcji wśród swoich członków na rzecz Pożyczki Narodowej.

Wobec wszechstronnego umotywowania przez najwybitniejszych działaczów w kraju celów i zadań, dla których Pożyczka Narodowa została ogłoszona, P. Z. T. W. nie podkreśla na tem miejscu znaczenia Pożyczki Narodowej, natomiast zwraca uwagę na moralny obowiązek, jaki ciąży na każdym obywatelu przy subskrybowaniu pożyczki.

Pożyczka Narodowa — to zorganizowana pomoc Państwu — niech na czele tych, którzy pomocy tej Państwu udzielą kroczą zorganizowani obywatele"..

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich.

Sekretarz w. z.: *(—) Z. Sawicki.*

Vice-Prezes: *(—) A. Loth.*

Refleksje po spływie „Przez Polskę do Morza"

Spływ, chociażby ze względu na swe gigantyczne rozmiary, ze względu, że był pierwszą tego rodzaju imprezą, zakrojoną przez gen. St. Kwaśniewskiego na tak wielką miarę, nasuwa mnóstwo refleksyj.

Doszukujemy się teraz w jego organizacji stron ujemnych i dodatnich. Oczywiście, montaż spływu był tak wspaniały, jego sukces tak pełny, że bledną przy tem wszelkie rysy i usterki organizacyjne. Malkontenci niewątpliwie są i radzi wytykają to i owo.

Jednym solą w oku był... „Strzelec" — niewiadomo dlaczego, czy z uprzedzenia natury politycznej, czy też dlatego, że nie wszyscy strzelcy są... wersalczykami; dla drugich menu (grochówka!) było nie dość urozmaicone; innym znów się zdawało, że rozdanie 2.000 zniżek kolejowych i żetonów powinno być kwestją... pięciu minut, bez mitręgi, — stąd żale. Byli może i tacy, co chcieliby, aby w każdem mieście czekał na nich bezpłatny pokój z łazienką, aby pieczone gołąbki same leciały im do gąbki.

Każdego takiego mądralę, grymaśnie wykrzywiającego się na organizację spływu, należałoby zaprząc do tej roboty, aby zobaczył zbliska, jak ona wygląda, aby na własnej skórze odczuł, ile kosztuje wysiłków! Ale czy umiałby się wywiązać z zadania? Dlatego też nad wszelkiemi tego rodzaju grymasami należy przejść do porządku.

Jak jest dwa i pół tysiąca ludzi, to istotnie trudno wszystkich zadowolić i nie sposób też od wszystkich wymagać inteligencji.

Dla wygody i zadowolenia spływowiczów robiło się bardzo wiele. Daleko więcej, niż to przewidywał program, w którym było powiedziane, że uczestnicy wędrują na swój koszt, że muszą zabiegać o swe wyżywienie. Komisja techniczna wzięła na swe barki ciężar większy, niż była zobowiązana. Gdziekolwiek spływ przybył, miał grunt przygotowany. Nieraz odnosiło się wrażenie, że spływowicze są poprostu psuci przez zbytnie opiekowanie się nimi, że ten nadmiar troski o ich wygodę może być niebezpiecznym precedensem, jeżeli w przyszłości organizatorzy następnych takich spływów, ze względów nawet czysto technicznych (jak brak większych osiedli na trasie), nie będą mogli dokonać czegoś podobnego. Dopiero będzie rozczarowanie!

*

Spływ, jeżeli wogóle miał jakieś mankamenty, to najważniejszym był ten, że zamało o nim pisano w prasie, zamało o nim kraj wiedział. Najwięcej stosunkowo miejsca poświęciła mu prasa pomorska i poznańska, natomiast w prasie stołecznej było naogół głucho. Wypisywano w tym czasie duby smalone o zniknięciu Lody Halamy, natomiast o tej pięknej, ogólnopolskiej manifestacji wodnej — ani słowa. I tutaj kierownictwo popełniło niewątpliwy błąd. Należało bowiem przed rozpoczęciem spływu zwołać konferencję prasową i w rezultacie zaprosić na przestronny statek komandorski korespondentów ważniejszych dzienników.

*

Przykrym błędem, podyktowanym zresztą troską o jak największe wygody uczestników, było zwolnienie ich z obowiązku zajęcia się wysyłką swego taboru. Organizatorzy mogli wyjednać jak najdalej idące zniżki dla transportu, mogli wreszcie pokryć całkowity koszt (jak to uczynili), ale nie powinni przejmować na swe barki całej ekspedycji olbrzymiej ilości tysiąca łodzi, gdyż zadanie było zbyt trudne i stało się powodem niezadowolenia i reklamacji wielu spływowiczów. Daleko łatwiej było każdemu poszczególnie, przy pomocy miejscowego komitetu,

wyekspedjować swą łódź, gdyż niewątpliwie dwa tysiące rąk uczyniłoby to sprawniej i szybciej, niż, dajmy na to, rąk dziesięć. Ekspedycja trwała długo. Zajmowali się nią na kolei ludzie w sposób zapewne nie dość delikatny — stąd uszkodzenia kajaków.

Ale już szczytem lekkomyślności i nierozwagi było pozostawianie w kajakach (nawet w zamkniętych skrytkach) i to pomimo wyraźnej przestrogi kierownictwa spływu, — różnych przedmiotów, mniej lub więcej wartościowych, które, jak się potem okazało, poginęły w drodze. Pretensje z tego tytułu powinny być przez organizatorów stanowczo oddalone. Nie trzeba być zabardzo wygodnym!

*

Wśród tego taboru lwią część stanowiły oczywiście kajaki, których było około ośmiu setek. Składaków było stosunkowo niewiele: parę dziesiątek. Łodzi wioślarskich, a więc dwójek podwójnych, „hamburek", czwórek balastowych i t. d. było około stu, żaglówek — około czterdziestu. Resztę taboru stanowiły łodzie, które trudno byłoby zaliczyć do jakiejś kategorji. Łodzie prymitywne o wyglądzie dzikim, lub zabawnym, własnoręcznie sklecone przez spływowiczów i stanowiące sensacyjne okazy wśród flotylli spływowej. Były więc „Balje" o tyle różniące się od zwykłych, że niezupełnie okrągłe, były „Radości życia", kryte dachem kolisto, niby żydowskie podróżne wozy, były dziwadła na dwóch szerokich, drewnianych szynach i wiele innych potworów, wśród których wyróżniały się łodzie z puszczy Białowieskiej z dowcipnie i pomysłowo wyrzeźbionemi głowami zwierząt na szpicach. Było tego wszystkiego kilkadziesiąt sztuk...

*

Wśród uczestników przeważali członkowie „Strzelca", których było około ośmiuset. „Strzelec" zatem walnie się przyczynił do tego, że spływ przybrał tak wielkie rozmiary. Że w spływie nie brakło żadnego województwa — też zasługa w tem „Strzelca", gdyż były województwa, których wyłącznymi reprezentantami byli „Strzelcy". Powinniśmy się właściwie cieszyć z tak miłego objawu, że przez „Strzelca" tylu ludzi garnie się do wody.

Młodzieży, wśród której nie brakło też harcerzy, było około czterystu. Młodzież szkolna posiadała w kierownictwie spływu swego opiekuna w osobie p. Feliksa Matawowskiego, delegowanego przez kuratorjum szkolne w Poznaniu, który przyjmował także czynny udział w pracach komisji Technicznej.



rzedstawiciele Włocławka witają kierownictwo spływu z p. Gen. St. Kwaśniewskim na czele.

Panie w liczbie około stu pięćdziesięciu dzielnie znosiły trudy i niewygody spływu. Spływ posiadał uczestnika-inwalidę bez ręki, drugiego znów bez nogi i innych. Słowem — ułomności fizyczne nie były przeszkodą do wzięcia w spływie udziału.

*

Udział klubów wioślarskich, zrzeszonych w P. Z. T. W., w stosunku do rozmiarów spływu, był nader nikły. Nie wiele pomogła akcja referatu turystycznego P. Z. T. W. w postaci propagandowych plakatów, okólników i programów spływu, rozesłanych do klubów dość wcześnie, bo w okresie otwarcia przystani.

Najliczniej i najokazalej wystąpił Klub Wioślarski „Syrena", który w tym sezonie zrezygnował z współzawodnictwa na szerszym torze regatowym, natomiast więcej wysiłku włożył w swój udział w spływie. „Syrena" miała ten zaszczyt, że spływ, jeżeli chodzi o Warszawę, rozpoczął się uroczyście właśnie z przystani „Syreny". Wśród wielu łodzi i kilkudziesięciu uczestników z „Syreny" furorę robiła ósemka wyścigowa klepkowa pod sterem p. Jakubowskiego. Prezes „Syreny" p. Władysław Popielawski brał wybitny udział w pracach Komisji Technicznej na trasie.

Ładnie i dość licznie wystąpiły ponadto: Klub Wioślarski „Gryf" w Bydgoszczy, Poznańskie T-wo Wioślarzy „Tryton", oraz Klub Pocztowców w Warszawie. W. T. W. i „Wisła" warszawska, choć były w spływie reprezentowane przez kilkunastu członków, to jednak udział ten nie odpowiadał turystycznej tradycji tych klubów.

*

Spływ zamykała zazwyczaj olbrzymia motorówka saperska z Modlina z dużym transparentem „Przez Polskę do morza" i flagą Czerwonego Krzyża. Była to bowiem t. zw. „Sanitarka" spływu, na której odpowiedzialne obowiązki lekarza spełniał niezastąpiony dr. Józef Mazurek przy wydatnej pomocy swej dzielnej małżonki p. Haliny. A ponieważ porady i opatrunki udzielał bezpłatnie, więc też nie mógł uskarżać się na brak pacjentów, których nieraz miał po kilkudziesięciu dziennie. Wśród dolegliwości przeważały: porażenia, względnie odgniecenia skóry, bunty żołądka.

Kinooperatorem spływu, skrzętnie chwytającym na taśmę najciekawsze fragmenty, był p. kpt. J. Kurletto, dzięki temu pozostał żywy obraz, którego pierwszy pokaz, wobec zgromadzonych gości z pp. gen. G. Orlicz-Dreszerem, gen. St. Kwaśniewskim i płk. Wład. Kilińskim, odbył się dn. 25.IX. Wyświetlenie filmu trwało trzy kwadranse.

*

Ogólną sympatją i uznaniem cieszył się komendant spływu, p. mjr. Feliks Kozubowski, członek zarządu P. Z. T. W., dzielnie i ku zadowoleniu spływowiczów wywiązujący się z niełatwych swych zadań. Ten spływ miał pod tym względem lepsze szczęście od poprzednich, — bo właściwy człowiek sprawował właściwe sobie obowiązki. Pracowitym pomocnikiem komendanta był p. por. Zaborowski.

Najcięższe roboty w Komisji Technicznej na trasie (ewidencja uczestników!) ofiarnie wykonywał p. kpt. H. Świetlicki z Okr. Urz. W. F. przy O. K. 1.

Wielu pracowało nad tem, aby spływ tak gładko dotarł do celu. Na podkreślenie zasługuje cenna współpraca p. mjr. Hurczyna z Okr. Urz. W. F. przy O. K. III w Toruniu, który w towarzystwie p. kpt. Kroczewskiego ze „Strzelca" jeździł autem po całej trasie i „urabiał" grunt

dla spływu. Oczywiście — najcięższe brzemię, gdyż odpowiedzialne, dźwigał z powodzeniem p. kpt. Władysław Słoka,, przewodniczący Komisji Technicznej. Te nazwiska mówią nam, że spływ sukces swój zawdzięcza wojsku, że gdyby nie organizacja wojskowa, byłoby daleko, daleko gorzej.

Z „cywilów" pracowali w Komisji Technicznej na statku komandorskim pp. W. Billing (W. T. W.), A. Heinrich (P. Z. K.) i niżej podpisany, jako referent turystyczny P. Z. T. W. Sprawozdawcą radjowym i prasowym był znany działacz sportowy p. Wiktor Junosza-Dąbrowski (płynął kajakiem).

*

Oprócz żetonów i pamiątek uczestnicy otrzymali 30 nagród wartościowych w postaci puharów, statuetek, kajaków, aparatów fotograficznych, namiotów, plakiet, obrazów, papierośnic i t. d. Nagrody te ofiarowane zostały przez p. ministra J. Becka przez dowódców Okręgów Korpusów, przez Komitet Przyjęcia w Gdańsku i inn.

Nagrody te podzielono na dwie kategorje: 10 zbiorowych, przeznaczonych dla poszczególnych grup, które się czemś wyróżniły, i 20 indywidualnych, przeznaczonych dla poszczególnych osób, które na to zasłużyły.

W kategorji nagród zbiorowych zostali odznaczeni: 1) Związek Strzelecki oddział w Grodnie, za przejechanie 1327 klm. przez 58 osób w ciągu 33 dni; 2) grupa 7-miu harcerzy z Druż. im. ks. Skorupki w Równem, za przejechanie 1700 klm.; 3) Związek Strzelecki, oddział w Lublinie, za przejechanie 618 klm. przez 86 osób; 4) Związek Strzelecki oddział w Ostrogu, za przejechanie 1985 klm. przez 6 osób; 5) Sekcja Kajakowa Wołyńskiego T-wa Krajozn. za przejechanie 1660 klm. przez 9 osób, w tem 3 panie; 6) Związek Strzelecki oddział Stanisławów, za przejechanie 1350 klm. przez 30 osób; 7) Zw. Strzelecki oddział Słonim, za przejechanie 1343 klm. przez 9 osób; 8) zespół 12 osób z Białowieży, za przejechanie 871 klm., reprezentacyjny wygląd i dobrą formę; 9) Szkoła Powszechna w Skarżysku-Kamiennej, za przejechanie 815 klm. przez 10 osób i staranny dziennik podróży; 10) Tomaszowskie T-wo Wioślarskie — za przejechanie 650 klm. przez 10 osób. (Nagroda O. K. IV dla zespołu z terenu O. K. IV).

Nagrody indywidualne otrzymali: 1) panie Łucja i Gerda Menke — za przejechanie trasy ze Słonima do Gdańska na kajaku podwójnym (załoga żeńska!) otrzymały aparat fotograficzny „Kodak"; 2) p. Stan. Śpiewak, jako najmłodszy wiosłujący kajakowiec spływu (15 lat) otrzymał kajak; 3) p. mjr. w s. s. Getter ze Lwowa, jako najstarszy uczestnik (64 lata), otrzymał ozdobną plakietę; 4) pp. Roman i Janusz Zalewscy — za przejechanie najdłuższej trasy (Wkra, Bug, Muchawiec, Kan. Król., Pina, Jasiodła, Kan. Ogiń., Szczara, Niemen, Cz. Hańcza, Wigry, kan. August., Biebrza, Narew, Wisła — **2955 klm.**) otrzymali kajak. Ich trzeci towarzysz p. Adolf Nowicki otrzymał namiot; 5) pp. Jan Paprocki i Zbigniew Wiencek — za drugie miejsce pod względem długości przejechanej trasy (**2755 klm.** — z Modlina przez kanały: Królewski, Ogińskiego i Augustowski do Gdańska) otrzymali kajak.

Nagrody w postaci papierośnic otrzymali: Antoni Czarniewicz, Kazimierz Wicin, Romuald Pawłowski, Kazimierz Wołkowicz, Myczkowski i M. Karnasiewicz. Ten ostatni, jako Polak-Amerykanin, przepłynął sam w kajaku znaczną trasę z Wilna pod Złotorję, a następnie ze spływem do Gdańska, dzielnie pokonywując rozliczne przeszkody na tak długim szlaku. Wśród nagrodzonych znaleźli się inwalidzi, biorący udział w spływie, o których pamiętano przedewszystkiem.

Załoga łodzi „Orlę" ze Lwowa (dość prymitywnej) otrzymała jako nagrodę kajak, załoga podobnej łodzi „Władek" z Krosna, otrzymała aparat fotograficzny. Załoga łodzi „Balja" z Jarosławia—również aparat fotograf. Załoga łodzi „Neptun" z Dębicy — kajak. Wreszcie załoga kajaka „Rekin", zbudowanego w kształcie rekina (p. Gruszczyński z Wyszkowa z psem, przebranym po marynarsku) — otrzymał aparat fotograf.

Dwaj księża uczestnicy spływu: ks. Aleksy Chrulewicz, kierownik grupy woj. kieleckiego, i ks. Florjan Markowski z Wilna otrzymali dyplomy pamiątkowe.

*

Olbrzymia większość spływowiczów wracała do domów zadowolona ze swego udziału w spływie, a nawet zachwycona jego wspaniałym przebiegiem i rozmiarami. Wracała, upojona wrażeniami jazdy, obrazami brzegów Wisły i miast nad nią położonych. Wracała jakby z jakiejś niezapomnianej, czarownej uczty, po której serca biją mocniejszem tętnem dla ojczyzny.

Niewątpliwie wszyscy zdawali sobie sprawę z tego, że ta uczta, rzeźwiąca ciało i ducha, zgotowana im została dzięki szczęśliwej inicjatywie i troskliwej opiece p. gen. Stanisława Kwaśniewskiego, dzięki nakładowi finansowemu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej w osobie p. gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, który uświetnił swą obecnością wiele uroczystych momentów spływu, oraz dzięki wydatnej pomocy p. płk. Władysława Kilińskiego, dyrektora P. U. W. F. i P. W.

Liga Morska i Kolonjalna uznała spływ, jako imprezę równorzędną ze „Świętem Morza". To też należy mieć nadzieję, że nie będzie on ostatnim.

A jeżeli z wiosną roku przyszłego Liga Morska i Kolonjalna roześle „wici" na wielki spływ **„od morza do morza"** (projektowany przez p. gen. St. Kwaśniewskiego), zbierze się znów w miejscu, oznaczonem na zbiórkę, pospolite ruszenie wodniaków z całej Polski, jeszcze większe, niż tamto, jakie podziwialiśmy pod Złotorją.

Władysław Grzelak.



Grupa kajaków z Białowieży z wyrzeźbionemi głowami mieszkańców puszczy.

Higiena kajakarstwa

Zdrowie jest koniecznym warunkiem udania się wycieczki. Kilkudniowa wyprawa połączona jest z dość dużym wysiłkiem fizycznym. Należy rozpoczynać wycieczkę w pełni sił, gdy się jest zdrowym, wypoczętym. Jeśli dojazd do punktu początkowego spływu odbył się nocą, pierwszy etap dzienny musi być krótki, odpoczynkowy. Praca całodzienna na wiośle jest połączona z wielkim wydatkiem energji. Te 15 — 20 tysięcy pociągnięć, to praca nie byle jaka. Aby tak wielki wysiłek nie odbił się na zdrowiu, trzeba go rozłożyć tak, by serce, płuca, mięśnie nie uległy przemęczeniu. Krótkie odpoczynki: 10 min. co godzinę, 20 min. — co 3 godziny, oraz 3 — 4-godzinny postój obiadowy, pozwalają nabrać świeżych sił. Jazda w tempie długodystansowego wyścigu, po 50 km. „duszkiem", prowadzi do przemęczenia organizmu i wyczerpania. Wioślarz traci humor, staje się drażliwy, nerwowy, przygnębiony, ociężały, wzrok traci blask. Brak apetytu, bezsenność, „niepokój" w sercu, zbyt wolny powrót tętna do normy po wysiłku (normalnie około 3 — 5 minut), spadek ciężaru ciała — są objawami przemęczenia. Jedyną radą jest wówczas odpoczynek. Pastylki „kola", środki, pobudzające akcję serca — nie prowadzą do celu; po chwilowym przypływie energji, następuje tem większa depresja. Wędrówka w takim nastroju traci cały urok. Jadynym ratunkiem jest wydatne zmniejszenie dziennej porcji drogi, w cięższych wypadkach — zupełny odpoczynek.

Jeśli odczuwamy „reumatyczny" ból w mięśniach (najczęściej mięsień naramienny), trzeba dać mięśniom zupełny odpoczynek, gdyż jest to objaw istnienia stanu zapalnego włókien mięsnych. Siła skurczu bardzo wówczas maleje, mięsień jest coraz twardszy i coraz bardziej bolący. Zmuszanie obolałego mięśnia do pracy powoduje zanik włókien. Występują również wskutek przemęczenia chorobowe zmiany w ścięgnach i stawach, bardzo niebezpieczne i trudne do leczenia. To też na dłuższych wyprawach co parę dni robi się dłuższy pół lub całodniowy postój. (Nie należy, oczywiście, zużyć go na przemęczanie się dla odmiany na lądzie).

Najlepszem lekarstwem na przemęczenie fizyczne i nerwowe jest sen. Spać należy dużo. Osiem godzin w nocy, godzinę po obiedzie (drzemka). Spać trzeba wygodnie, sucho i ciepło. Spanie „byle jak" prowadzi do silnych bulów reumatycznych, „łamania w kościach", „zawian", bulów krzyża. Jeśli posiadamy dobry ekwipunek i wybieramy obóz zawczasu, można urządzić się niemal zawsze doskonale: wygodnie i sucho. Niedostateczne przykrycie w nocy prowadzi do przeziębień, powoduje zły, niespokojny, nerwowy sen, co w rezultacie nie pozwala na pełny odpoczynek.

Niemniej ważnym czynnikiem jest dobre pożywienie. Dobry żołądek jest niezmiernie potrzebny, aby mieć humor. Jeść należy regularnie, conajmniej raz dziennie dania ciepłe.

Najczęstsze niedomagania żołądkowe płyną ze spożywania zepsutego mięsa, sera, ryb, raków, wędlin niepewnego pochodzenia (trychiny!), konserw, grzybów trujących, wreszcie z picia wody. Rada na to jedna: jeść dużo nabiału, pić mleko, herbatę, kwaśną lemonjadę z cytryną (wogóle płynów nie za dużo). Pragnienie gasić, jedząc na śniadanie i kolację dużo zup.

Kąpiel, połączona z pływaniem i plażowaniem, jest rzeczą bardzo zdrową. Nienależy jednak jej nadużywać, („Co zanadto, to niezdrowo"). Ranna kąpiel, połączona z myciem, powinna trwać 2 — 3 minuty (tylko tyle, aby można się umyć i orzeźwić po nocy). Dłuższa kąpiel osłabi i odbije się niekorzystnie przy wiosłowaniu. W czasie przerwy obiadowej, kąpiel może trwać dłużej, 20—30 minut.

Kąpać należy się przed obiadem, w 10 — 15 minut po przyjeździe na odpoczynek, po zupełnem ochłonięciu i uspokojeniu serca. Szczególnie w zimne dni lub w zimnej wodzie rzek górskich, kąpiel, gdy się jest zgrzanym, stanowi niebezpieczeństwo. Należy wychodzić z wody zanim wystąpią dreszcze i „gęsia skórka". Chudzi często już po paru minutach mają już dosyć kąpieli; nie powinni się zmuszać do dłuższego pobytu w wodzie, gdy nie sprawia im to przyjemności. Jeśli spalona przez słońce skóra piecze, należy przed kąpielą natrzeć się oliwą lub kremem. Kąpiel wieczorna powinna trwać, podobnie jak ranna, zaledwie 2 — 3 minuty. Długie kąpanie się po nocy bardzo wyziębia organizm i utrudnia zaśnięcie.

Przy całodziennym pobycie w słońcu, plażowanie jest mało potrzebne. Normalnie, przy pogodzie, słońca jest przez dzień i tak aż „za dużo". Opalanie się w ruchu jest dużo zdrowsze, niż prażenie się w słońcu w pozycji nieruchowej. W pierwszych dniach, póki skóra się nie zahartuje, nie nadużywać słońca, bo łatwo o bolesne oparzenia, a nawet o niebezpieczne porażenie słoneczne. Szczególną uwagę należy zwrócić na oczy. Daszek, okulary, powinny chronić oczy przed blaskiem słonecznym, grozi im bowiem stałem osłabieniem wzroku.

Duża wartość zdrowotna sportu kajakowego jest ogólnie znana. Mimo to, nie wszyscy mogą go uprawiać. Dla dorastających dziewcząt w wieku przejściowym gwałtownego rośnięcia jest on wyraźnie szkodliwy. Osoby otyłe, cierpiące na serce, nerki, muszą używać tego sportu bardzo oględnie, radząc się lekarza sportowego.

Jak w każdym sporcie, tak i w kajakarstwie, stawanie do zawodów, raidów, wymaga doskonałego stanu zdrowia i zaprawy. Sport kajakowy upośledza dolną część tułowiu. To też należy brak ten wyrównać przez bieganie, pływanie, skoki, gry, ćwiczenia na skakance i t. p. Inaczej intensywne zatrudnienie „góry" z zupełną niemal bezczynnośścią „dołu" może wywołać zaburzenia w krążeniu i związane z tem różne dolegliwości: bóle w krzyżu (w lędźwiach), kurcze nóg i t. p.

Tonny.



Jacht „Jurand" w porcie szwedzkim.

Kajakiem na morzu

Jak wiemy, prototyp kajaka zrodził się u wybrzeży Grenlandji. I dziś kajak nie poprzestaje na triumfach odnoszonych na dzikich wodach górskich, lecz pragnie zakosztować morza.

Historja kajaka zanotowała brawurowe wyprawy, tysiące kilometrów liczące wędrówki wzdłuż wybrzeży Europy, Afryki, Azji. Ma też swojego Gerbaulta w osobie kpt. Römera, który w 1928 r. wykonał na składaku szaleńczy skok przez Atlantyk, przebywając w ciągu 90 dni gigantyczny szlak Lizbona — wyspy Kanaryjskie — St. Thomas (archipelag Małe Antyle) Kajak zdał egzamin ze swych wartości morskich lepiej niż dobrze.

Wędrówki po morzu wymagają specjalnych kwalifikacyj. Prócz doskonałego znawstwa morza, jego kaprysów, wielkości i grozy, niezbędne jest przystosowanie sprzętu do warunków morskich. Żywiołu, jakim jest morze, nie pokonywa się siłą, lecz inteligencją. Zdobywcą oceanów nie może być pierwszy lepszy szczur lądowy. Widoki zwycięstwa ma tylko człowiek morza, stary wyga wodny, doskonały technik, świadomy trudności jakie go czekają, człowiek silny, dzielny i rozważny.

Puszczanie się na morze, nawet najspokojniejsze, tylko z wiarą w „swoją gwiazdę" — na dłuższą metę skończyć się musi tragicznie. Pogoda na morzu zmienia się momentalnie. Mała chmurka sprowadzić może szkwał, który przekreśli wszelkie rachuby. Szkwał taki zatopił kajak „Sanco Panso" dr. Korabiewicza niemal u celu podróży, u wrót Aten (po przebyciu ogromnej drogi przez Wag — Dunaj — morza: Czarne, Marmara, Egejskie!).

Morza nie wolno nigdy lekceważyć, lepiej liczyć na najgorsze.

Kajak jako morska łódź przybrzeżna ma wiele zalet. Trzyma się dobrze na fali, świetnie żegluje. Wymaga jednak dobrej pogody. Przy wietrze o sile ponad 5 i stanie morza 4 — 5, musi się chronić na brzeg. Gdy nadchodzi sztorm, można kajak z łatwością „wyrzucić" na brzeg, aby spokojnie przeczekać okres złej pogody. Możność „wyrzucenia się" na ląd jest wielkim plusem kajaka. Mały jacht, w razie niepomyślnych warunków, chronić się może tylko w portach. „Wyrzucenie się" dla jachtu jest zawsze niebezpieczne, grozi awarją i pociąga znaczne koszty.

Na morze nadają się wyłącznie kajaki szerokie 85—90 cm), zaopatrzone w komory powietrzne, stateczniki i szczelny fartuch. Ożaglowanie na morzu powinno być nieco mniejsze, niż na wodach śródlądowych, ze względu na silne wiatry i falę. Konieczna jest busola szalupowa (na kardanie), pozwalająca znaleźć kierunek brzegu, gdy straci się orjentację, wskutek zbyt wielkiej odległości od lądu i zakrycia go przez fale. Niezbędna jest także „dryfkotwa" [1]), czyli kotwica pływająca, umożliwiająca zahamowanie łodzi, pędzonej przez wiatr lub falę przyboju.

[1]) Dryfkotwa jest to worek z mocnego płótna żaglowego w kształcie stożka, otwarty od podstawy (okolonej metalową obręczą), a u wierzchołka zaopatrzony w mały otwór. Dryfkotwę uwiązujemy do obu końców liny kotwicznej od strony obręczy za pośrednictwem trzech linewek. Ciągnąc dryfkotwę za linę od strony obręczy, silnie hamujemy bieg łodzi, ciągnąc za koniec od strony wierzchołka — bez większego oporu możemy holować dryfkotwę za sobą. Dla kajaka wystarcza dryfkotwa o średnicy podstawy ok. 30 cm. Długość liny kotwicznej powinna być 3 do 5 razy większa, niż odstęp grzbietów fal. Im fala gorsza, tem lina musi być dłuższa.

Cały osprzęt (drzewca, olinowanie, żagle, okucia) musi być mocniejszy, niż na wodach śródlądowych, ze względu na silniejsze wiatry i kołysanie.

Fale tworzą się wskutek działania wiatru na powierzchnię wody. Wskutek naporu wiatru, cząstki wody unoszą się i opuszczają naprzemian, tworząc grzbiety i doliny. Falowanie sprawia wrażenie, że cała masa wody postępuje. Tak jednak nie jest (rzucając lekki przedmiot na wodę, przekonamy się, że skacze wgórę i wdół na miejscu). Każda cząsteczka falującej wody krąży po orbicie kołowej. Tylko na wodach płytkich wskutek spłaszczenia się orbit w coraz to bardziej wydłużone elipsy, rodzi się ruch postępowy. Wskutek tarcia o dno, następuje powstrzymanie fal, tworzą się wały wodne tak charakterystyczne dla przybrzeżnych fal morskich. U brzegów wał wodny załamuje się, a pędzona stąd woda liże brzeg rytmicznemi wypadami; jest to t. zw. podplusk.

Co parę fal (ca 7 lub 9) idzie większa fala — „dziad". Falowanie morza, w zależności od siły wiatru, głębokości i kształtu dna, przybiera rozmaite kształty. Od gładkiej toni morskiej (głady), poprzez lekkie marszczenie się powierzchni, kędzierzawe baranki, aż do ogromnych bałwanów, groźnych przewałów z przelewistą grzywą. Poniższa skala pozwala ocenić stan falowania morza.

Stop. falowania	FALA	Wysok. fali w m.	Jazda na kajaku
0	Powierzchnia wody gładka („głada")	0	możliwa
1	Morze zupełnie spokojne ledwo się marszczy	<1	
2	Morze spokojne	1—2	
3	Średnia fala (baranki)	2—3	
4	Duża fala	3—4	
5	Na falach tworzą się grzebienie .	4—5	
6	Szalupa chowa się między falami .	6—7	niemożliwa
7	Bardzo wysoka fala	8—9	
8	Fale tworzą ściany wodne. . . .	10—12	
9	Parowce chowają się między falami	<12	

U brzegów, na granicy załamania się fal, tworzy się groźna kipiel (Brandung), pod postacią fali przyboju. Im przejście dna od głębi do płycizny jest gwałtowniejsze, tem fala przyboju wyższa i groźniejsza. Przy łagodnym spadku dna, kipiel przybrzeżna ma szerokość ok. 2 km, przy gwałtownym spadku dna — do 8 km. Najczęściej stan morza zdala od brzegów (poza linją przyboju) jest dogodniejszy od jazdy. Zdarza się jednak i sytuacja odwrotna. Długość fali (odstęp grzbietów) rośnie z głębokością morza. Fale długie są łatwiejsze i przyjemniejsze do jazdy. Nieprzyjemne są krótkie fale skaczące, tworzące się na płyciznach i w portach na wodach głębokości 1 — 6 m. Fala tworząca się na 2 m wodzie, nie unosi już kajaka, lecz rozpryskuje się u burt ochlapując go i zalewa.

Po ustaniu wiatru, pozostaje długo jeszcze kolebanie morza — t. zw. martwa fala (Dünnung) czyli falowanie przetrwałe.

Jeśli w czasie trwania martwej fali nowy wiatr, z innego kierunku poruszy powierzchnię morza, tworzą się bardzo trudne do jazdy fale interferencyjne. Stan morza wówczas nazywamy bujowiskiem (Kabbelung). W wąskich cieśninach, przy łamaczach fal, w portach, powsta-

ją bardzo groźne fale odbite, nieregularne, na których pokonanie niema recepty.

Wzdłuż wybrzeży, w pobliżu zatok, występują prądy morskie, stałe i zmienne, związane z przypływem i odpływem.

Nad morzem wieją też wiatry lokalne. Są to t. zw. „bryzy", poranna i wieczorna [2]).

Doskonałe orjentowanie się w zjawiskach zachodzących na morzu, w połączeniu ze znajomością meteorologji, pozwala szczęśliwie unikać grożących niebezpieczeństw.

Technika jazdy na morzu nie różni się wiele od techniki jazdy po wodach śródlądowych. Fale krótkie a wysokie należy brać prostopadle do grzbietu, unosząc wiosła wgórę, by prysk wody, uderzając w pióra, nie obrócił łodzi. Na fale długie można jechać ukośnie, pamiętając o chybotnięciu na szczycie fali. Groźne przelewy, na które kajak nie potrafi się „wydrapać", najlepiej omijać, przepuszczając przed sobą lub za sobą (przelewa wędruje wzdłuż grzbietu). W razie niemożności wyminięcia, brać ją prostopadle, z wiosłami wgórę. Nieraz udaje się zakosztować niezwykle przyjemnej, a szybkiej jazdy na czole fali. Po wyjechaniu w morze na 2 — 3 km, trzeba zawrócić i zacząć płynąć z falą przyboju ku brzegowi, „polując" na „dziada". Jeśli uda się nam ustawić na odbrzeżnym stoku fali przybojowej tak, aby grzbiet fali nie mógł nas wyprzedzić, to będziemy mogli pojechać aż do lądu bez wysiłku, ze znaczną prędkością. Przed brzegiem należy kajak przyhamować i falę przepuścić, inaczej zostaniemy wyrzuceni na ląd.

Odjeżdżanie od brzegu i lądowanie przy silnym przyboju należy do najtrudniejszych umiejętności kajakowych. Odjazd na jedynce jest trudniejszy niż na dwójce. Istnieją tu dwa style. Przy małej fali na płaskim brzegu, ustawiamy kajak na płytkiej wodzie, prostopadle do fali. Podparłszy się rękami o dno czekamy „dziada", po jego przyjściu, szybko uciekamy w morze, popędzani schodzącą z brzegu falą. Przy dużem biciu fal, postępujemy inaczej. Na dwójce, po ustawieniu kajaka w wodzie prostopadle do fali, siada pierwszy wioślarz czołowy. Tylny, do czasu zajęcia miejsca i zapięcia fartucha przez czołowego, unosi dziób, nad biegnącą do lądu falą. Z chwilą nadejścia „dziada", czołowy zaczyna wiosłować, a tylny błyskawicznie, skokiem, zajmuje swe miejsce, opina fartuch i rozpoczyna wiosłować. Chodzi o ucieknięcie jak najdalej od brzegu przed nadejściem następnego dziada. Jeżeli nie zdążymy zapiąć fartucha i dość daleko odjechać, przelewa przyboju zaleje kajak, a wskutek napływu wody w tył łodzi, kajak „stanie dęba" i gnany na brzeg — zostanie wyrzucony na ląd. Gdy brzeg piaszczysty — pół biedy, na wybrzeżu jednak kamienistem (jak u nas np. koło Hallerowa) kajak może ulec zupełnemu rozbiciu.

Start jedynki jest jeszcze trudniejszy. Trzymając dziób pod pachą, czekamy nadejścia dziada. Rufa powinna spoczywać na lądzie (na terenie zalewanym). Z chwilą nadejścia przyboju, spychamy kajak w morze, wskakujemy, opinamy zgrubsza fartuch i co sił uciekamy od brzegu. Przy dużej fali, wypadnie nam start powtórzyć nieraz kilkakrotnie, zanim uda się szczęśliwie minąć krytyczną linję łamania się fal.

Lądowanie na przyboju wymaga również doskonałej orjentacji. Na początek, najkorzystniej będzie dojeżdżać rufą, lekko rumając pod falę. Ustrzeże nas to przed niespodzianką wyrzucenia przez „dziada".

Z czasem potrafimy dojeżdżać i przodem. Przy silnym przyboju, dobrze jest wyrzucić z rufy dryfkotwę; pozwoli to wolno dojść do brzegu, bez obawy o rozbicie [3]).

Przy jeździe wzdłuż wybrzeża, ważną jest dobra ocena odległości. Wskutek kulistości ziemi i niskiego poziomu oka nad poweirzchnią (ok. 1 m) dal horyzontu na kajaku wynosi zaledwie ok. 3.5 km [4]). Człowieka na brzegu widać do 7 km, żagielek kajaka (top) do 9 km, dom parterowy do 14 km, wysokie drzewa do 20 km, brzeg wysokości 50 m do 25 km. Pamiętać należy że:

za krótko oceniamy odległość przy powietrzu jasnem, przejrzystem, gdy słońce świeci ztyłu nad wodą,

za długo — pod słońce, w świetle migającem, o zmroku.

Wybierając miejsce pod obóz, liczyć się trzeba ze zmiennością poziomów morza. Nie stawiać namiotu na terenie zalewanym przez przypływ. (Na Bałtyku przypływ jest niemal niedostrzegalny, u wybrzeży Atlantyku, we Francji, sięga w głąb po parę kilometrów).

Na odludnem wybrzeżu pod karą sądową nie wolno palić ogni, gdyż mogą one zmylić statki płynące po morzu i spowodować katastrofę. Światło obozowe od strony morza musi być niewidoczne. Przy obozowaniu należy unikać niszczenia kultur leśnych i roślin chronionych (jak mikołajek, wydmuszyca), służących do utrwalenia wędrownych wydm.

Nieodparty jest urok morza, niepojęta jego moc i piękno! Wszyscy dowoli możemy czerpać z bezdennej jego skarbnicy. Zakochani w morzu, nie rzucajmy się jednak w jego objęcia, jak lekkomyślne dzieci!

Szukajmy na niem nie śmierci, a pełniejszego życia.

A. Heinrich.

[2]) Bryzy powstają wskutek różnicy temperatur morza i lądu. Bryza poranna wieje od morza do lądu, wieczorna — od lądu do morza.

[3]) Na dużych jeziorach należy stosować te same ostrożności, co na morzu. Krótsza fala jeziorna może być bardziej niebezpieczna od morskiej.

[4]) Określa się z wzoru $X = 3.5\,(\sqrt{h_1} + \sqrt{h_2})$, gdzie X — jest dalą horyzontu (w km), h_1 — wysokością oka (w m), a h_2 — wysokością przedmiotu (w m) nad powierzchnią morza.



Piękny skok do wody amerykanina Smitha na basenie w Warszawie.

Szlak wodny Górnej Wierzycy

Szlak wodny Wierzycy określany jest w przewodniku Heinricha bardzo ponętnie jako interesujący, sportowo ciekawy, mało zwiedzany. Tych określeń wystarcza dla zachęcenia turysty. Do tego dodano trzydniową marszrutę od jeziora Wierzysko aż do ujścia do Wisły i krótki opis szlaku, w którym niema żadnej wzmianki o potrzebie przenoszenia łodzi.

W lipcu b. r. odbyłem część tej drogi i ku przestrodze szerszych rzesz kajakowców drogę swą opisuję dokładnie.

Dojazd koleją do stacji Kościerzyna, skąd końmi 4 km. do jeziora Wierzysko. Dla campingu nadaje się świetnie południowo-wschodni brzeg jeziora. Wygodnie i łatwo dowieźć tam rzeczy końmi do samej wody boczną, leśną drogą odchodzącą na północ od wsi Wierzysko. Brzeg dosyć wysoki, pokryty lasem, z wygodnem zejściem do wody, zdala od wsi i ludzi stwarza rzeczywiście idealne warunki do campingu.

Sama rzeczka odchodzi z jeziora nieco bardziej na północ, poza kępą szuwarów, tuż przy brzegu szeroką wyraźną przerwą w trzcinach.

Początek rzeczki bardzo miły. Płyniemy wśród lasu, woda płytka ale dla kajaka wystarcza. Koło mostku w lesie łódź silnie ociera się o płytkie kamieniste dno. Trzeba wysiąść i parę kroków poprowadzić. Dalej idzie już gładko. Po przejechaniu lasu otwiera się typowy pomorski, sfalowany, pagórkowaty teren. Niestety same brzegi rzeczki wśród tych pięknych pagórków otoczone są przybrzeżnemi bagnami, obrosłe gęsto trzciną i szuwarami.

Kręcąc się gwałtownie wśród tych szuwarów w prawo i w lewo przejeżdżamy pod kilku mostkami, pod mostem nowej linji kolejowej Herby — Gdynia i koło kolonji przy Małym Podlesiu napotykamy kładkę, którą z trudem tylko daje się usunąć. Jeszcze parę zakrętów wśród bagna i wyjeżdżamy na jezioro Zagnanie.

Niеładne to, mało zadrzewione jezioro nie jest gościnne. Podmokłe brzegi kryją się za szuwarami, woda przy brzegu pełna wodorostów, krajobraz pusty, bezleśny i smutny. Południowo-zachodni brzeg, wzdłuż szosy Sarnowo—Stawiska jest nieco wyższy i dla dojazdu dostępniejszy ale znów bliskość szosy i pochyłość terenu pozwalają go wyzyskać na postój tylko w razie konieczności.

Wyjazd z jeziora przy południowym brzegu. Wśród gęstwy szuwarów rzeczka odchodzi wyraźną aleją, na którą łatwo natrafić jadąc od prawego brzegu jeziora wzdłuż linji trzcin.

Po wyjściu z jeziora rzeczka zakręca parę razy wśród moczaru aby zaraz za Stawiskami (karczma, sklep) zatrzymać się przy jazie. Rzeczy należy tu obnieść o kilkanaście kroków po prawym brzegu przez kładkę biegnącą ponad bocznym kanałem. Sam kajak można ostrożnie spławić na linkach przez jaz o ile chwilowy poziom wody na to pozwala. Dalej rzeczka wycina coraz figlarniejsze zakręty wśród trzęsawisk, kręci się w nieskończoność na tle dalekich pagórków, przybiera na pędzie i zaczyna już nużyć swą monotonną jednostajnością. Gdzieniegdzie zbliża się do pagórków, ale zawsze ogranicza ją po bokach mniej lub więcej szerokie bagno.

Terenów do postoju niema wogóle. Wreszcie tworząc małemi zakrętami trzy duże kolana podchodzi pod Nową Kiszawę. Szluza. Przenosimy prawym brzegiem kilkanaście kroków ,potem trzemy pewien czas dnem łodzi o kamienie aby za parę minut powtórnie przenosić przez solidną wiejską kładkę. I znów jedziemy wśród moczaru. Pod samym Nowym Bukowcem rzeczka wybitnie maleje. Dno kamieniste groźne dla łodzi. Brodząc w wodzie należy ostrożnie prowadzić kajak po ostrym żwirze. Na poziomie Nowego Bukowca ilość kładek robi się zastraszająca. Już nie co kilkadziesiąt ale co kilkanaście kroków natrafiamy na kładki i proste wiejskie mostki. Przeważnie można pod niemi jako tako przejechać lub przeprowadzić sam kajak. Wszystko to ciągle wśród stałych zakrętów rzeczki i torfiastych niegościnnych brzegów. Wreszcie po całej litanji kładek i mostków dojeżdżamy do młyna w Starym Bukowcu. Obnieść trzeba daleko prawą stroną, po przez płoty, któremi sprytnie ogrodzono nietylko pola i drogę ale i samą rzekę. I znów najpierw prowadzimy pieszo łodzie po kamienistej mieliźnie a potem jedziemy wśród bagien. Z trudem tylko można znaleźć jaki taki suchszy kawałek brzegu na konieczny postój. W pewnem miejscu dwa ogromne pnie drzew przerzucone przez rzekę w całości jako kładki zmuszają do dwukrotnego przenoszenia tuż koło siebie. A przenosić trzeba po moczarze. Nogi grzęzną do kolan, ślisko, woda stoi na przybrzeżnych łąkach po kostki.

Parę kładek można rozwalić zbiorowym wysiłkiem kilku ludzi, parę kładek można unieść, ale przeważnie trzeba nosić łódź i bagaże po obślizgłych szuwarach. Wreszcie Ruda, młyn, szluza. Obnosimy daleko prawym brzegiem. Po za młynem woda sama tworzy rodzaj dodatkowego małego jazu, a dalej płytko i kamienisto. Męczymy się koło 100 mtr. przesuwając cal za calem w powietrzu dźwigane za burty kajaki, aby je w ten sposób uchronić od tarcia o kamienie. Dalej prowadzimy je ostrożnie wśród pni i głazów. Przychodzą momenty, że troską wioślarza jest nie to czy kajak przejedzie z osadą, tylko to czy kajak wogóle przetrze się nawet bez bagażu. Wreszcie kamienie nikną, otaczają nas trzciny, woda głębsza, jedziemy. Po paru kilometrach kręcenia wjeżdżamy w ogromny obszar bagien pomiędzy Rudą i St. Kiszową. Na drodze znów tama (obnieść lewą stroną) kierującą większość wody do kanału nawodniającego, a potem otacza nas ogromny, rozlany w prawo i w lewo, z przodu i z tyłu obszar moczarów. Od czasu do czasu figlarna, wkopana „jak beton" kładka zmusza do wyprostowywania nóg przy znojnej pracy tragarza. O znalezieniu miejsca na postój niema mowy. Wreszcie malownicza Stara Kiszowa, kawałek możliwej drogi i tama przy Zamku St. Kiszowej. Znaczna część wody odchodzi tu



Rz. Wierzyca pod Starą Kiszową.

górą kanałem nawodniającym. Po przeniesieniu łodzi lewym brzegiem przez tamę trzeba jeszcze kawałek prowadzić je po mieliźnie. W tem miejscu kanał odprowadzający wodę z rzeki w pola przechodzi wysoko nad rzeką, krzyżując się nad nią jak duży most. Gwałtowny prysznic z wody leci wdół na rzekę z nieszczelnego dna tego wodnego mostu. Przez ten potop trzeba kajaki przeprowadzić (prawym przęsłem) lub możliwie najprędzej przejechać.

Po kilometrze jazdy znów tama wśród moczaru, znów woda odchodzi w boczny kanał na pola ,ale rzeka chwilowo... skończyła się.



Jeden z zakrętów na rz. Wierzycy.

Po wyżłobionem korycie sączą się nieliczne strumyki wody wśród mułu i kamieni. Niema rzeki, a raczej wody.

Po paru kilometrach nazbiera się nieco wody z okolicznych bagien i znów ją zabiorą kanały.

Tu zakończyłem wyprawę uciekając furmanką do stacji Zblewo a stąd na Tczew. Trudno jest wiosłować po piasku.

Widziałem potem tę rzeczkę pod Starogardem już blisko ujścia.

Szeroka na 8 — 10 mtr., dość rwąca, przecina się wąską strugą przez pomorskie pagórki tak samo kręta, tak samo obrośnięta szuwarami przy podmokłych brzegach

Określiłbym ją jako rzekę mało ciekawą, wąską, płytką, otoczoną bagnami, niegościnną, najeżoną mostkami, kładkami i kamienistemi mieliznami. Jest ona sportowo ciekawa dla tragarza, ale dla kajakowca jako szlak wodny nie nadaje się zupełnie. Wodę ciągle zabierają kanały a trudu wioślarskiego nie wynagradza ani widokami ani emocją sportową. Na camping nie nadaje się prawie zupełnie.

Odległości podane w przewodniku Heinricha nie odpowiadają zupełnie stanowi rzeczywistemu, a etapy tam wyznaczone są nie do pokrycia. Są one mierzone chyba cyrklem w linji prostej pomiędzy poszczególnemi punktami albo wyjeżdżone „curvenmesserem" na mapie 1:300, gdyż nawet w skali 1:100 wyjeżdżonoby tym sprytnym aparatem więcej.

A wogóle nikogo do tej trasy nie zachęcam.

Dr. K. Klein.

Regaty kajakowe o mistrzostwo Warszawy

Dnia 3 września 1933 r.

Drugie z rzędu kajakowe mistrzostwa Warszawy organizowała i tym razem Sekcja kajakowo-turystyczna Klubu Wiośl. „Wisła".

Udział zgłosiły następujące organizacje: Wojsk. Kl. Sport. „żoliborz", Klub Wiośl. „Syrena", Klub Wiośl. „Wisła", Oddział Wodny Związku Strzelec., Robotn. Kl. Sport. „Prąd", Oddział Wiośl. „Sokoła" — W-wa, Sekcja Wiośl. T-wa Przyj. Pelcowizny, Kom. Międzyzw. Kult.-Art., Sekcja Kajak. T-wa Gimn. „Sokół" w Grudziądzu, Sekcja Kajak. Żyd. T-wa G. S. „Makabi", Szkolna Przystań Wioślarska, Żoliborskie T-wo Sport. „Promień", Amatorzy. Ogółem więc 13 organizacyj.

Do dziewięciu biegów stanęło 55 osad z 95-ma zawodnikami. Najliczniej był obstawiony (przez 18 osad) bieg dwójek sztywnych o mistrzostwo Warszawy. Urządzono zatem na początku regat dwa przedbiegi po 9 osad, przyczem cztery pierwsze osady z każdego przedbiegu wchodziły do finału.

W porównaniu do zeszłorocznych, drugie regaty wypadły słabiej. Mniej zawodników, mniej widzów, mniejsze zainteresowanie. Przyczyniła się do tego w niemałym stopniu fatalna pogoda. A może jest to objawem, że sport kajakowy powinien pójść w kierunku wyłącznie turystycznym?

Najważniejszy bieg dnia, a mianowicie **finał mistrzostwa Warszawy w dwójkach sztywnych,** wygrała osada Klubu Wiośl. „Syrena" — Brandstetter i Dzikowski, w czasie 9.56½. Należy zaznaczyć, że tor miał długość około 2.500 mtr. W biegu tym rozegrane zostały dwie nagrody przechodnie: Pol. Zw. Kajakowego (w r. ub. zdobyta przez „Sokoła" w Grudziądzu) i Red. „Wieczoru Warszawskiego", rozegrana w r. ub. poraz pierwszy na regatach kajak., urządzonych przez Oddział Propagandy Szkutn. L. M. i K. na terenie Kl. Wiośl. „Syrena" (zdobył „Strzelec"). Ponieważ w tym roku Oddział Prop. Szkutn. L. M. i K. regat swoich nie powtarzał, nagroda przeszła na mistrzostwo Warszawy.

Drugie miejsce w tym biegu zajęła osada Sekcji Wiośl. T-wa Przyj. Pelcowizny — K. Kubski i L. Fontanna, trzecie — Sekcja kajak. T-wa G. „Sokół" w Grudziądzu: Wawrzynkowski i Salewski, czwarte — Rob. Kl. Sp. „Prąd" — Batog i Miziołek.

W biegu dwójek składanych o mistrzostwo Warszawy, z nagrodą przechodnią Klubu Wiośl. „Wisła", startowało pięć osad. Zwyciężyła osada Kl. W. „Wisła" — Wład. i Stan. Rutkowscy ,w czasie 10.36; drugie miejsce — Rob. Kl. Sport. „Prąd", W. Witkowski i J. Szost (zeszłoroczni „mistrze" w tej kategorji); trzecie Kl. W. „Wisła" — Wojniak i Jeliński.

Bieg jedynek składanych senjorów o nagrodę firmy „Wolbrom" (olbrzymia piłka gumowa) odbył się w konkurencji wewnętrznej Wisły. Startowało trzech zawodników, wygrał Wł. Rutkowski, który brał udział w tegorocznych kajakowych mistrzostwach Europy w Pradze.

W biegu jedynek sztywnych senjorów startowało dziewięć osad. Pierwsze miejsce zajął A. Mazurek z Sekc. Wiośl. T-wa Przyj. Pelcowizny, drugie: Stan. Ornoch z Oddziału Wodnego Związku Strzeleckiego (startowało 3-ch).

Bieg jedynek sztywnych młodzików — wygrał J. Karoff z Kl. „Wisła", przed A. Kicińskim z W. K. S. „Żoliborz".

W dwójkach sztywnych pań i panów startowały czte-

ry osady. Bieg wygrali H. i J. Mossakowscy (niestowarzyszeni).

W dwójkach sztywnych młodzików pierwsi byli Z. Andrzejewski i J. Liwski z Gimn. im. Batorego, przed „Strzelcem” i „Makabi”.

W dwójkach szytwn. młodzieży szkolnej zwyciężyli J. Adamowski i M. Zmorski.

W biegu dwójek sztywnych niestowarzyszonych, na siedem startujących osad, pierwsi przybyli do mety: S. Wittenberg i Wł. Mroczkowski.

Członkami honorowymi Komisji Sędziowskiej byli: Płk. Tad. Zieleniewski — prezes P.Z.K. i inż. B. Rogaczewski — prezes „Wisły”. W Komisji Sędziów, poza organizatorami zasiadali: mjr. Włodz. Sekunda, inż. A. Pauly, red. J. Włodarkiewicz i red. Weis. Starterem był R. Przybylski.

Po regatach odbyło się rozdanie nagród i żetonów, poprzedzone przemówieniem p. A. Pauly.

Wł. Grzelak.

Zawody pływackie i wioślarskie w Łucku

Łuckie Towarzystwo Wioślarskie, istniejące od roku 1923, na Wołyniu, zorganizowało w dniach 26 i 27 sierpnia r. b. na rzece Styr w Łucku regaty wioślarskie i zawody pływackie.

W zawodach wzięły następujące stowarzyszenia:

Łuckie Towarzystwo Wioślarskie, Wioślarski Klub „Temida”, Wojskowy Klub Sportowy, Policyjny Klub Sportowy, Rosyjski Klub Sportowy, Przysposobienie Wojskowe Lotnicze w Łucku, Sekcja Kajakowa T-wa Krajoznawczego w Kostopolu, a także poszczególni członkowie z Dubieńskiego Towarzystwa Wioślarskiego i Akad. Związku Sport. w Warszawie oraz wiele niestowarzyszonych.

Wyniki zawodów pływackich były następujące:

100 m. st. dow. na wodzie bieżącej: 1) Damsz J. (A.Z.S. Warszawa) — czas 59,3 sek., 2) Gorbaszewicz L. (Sokół, Łuck) — czas 1:05,2 sek., 3) Wiktorczyk A. (Przysp. Wojsk. Lot.) — czas 1:10,3 sek.

500 m. st. dow.: 1) Lebediuk L. (Polic. Klub Sport. Łuck) — czas 6:03,8 sek., 2) Poważuk Wł. (Dub. T-wo Wiośl.) — czas 6:16,6 sek., 3) Damsz J. (A.Z.S. Warszawa) — czas 6:29,2 sek.

1000 m. st. dow.: 1) Lebediuk L. (Polic. Klub Sport. Łuck) — czas 13:31,4 sek., 2) Poważuk Wł. (Dub. T-wo Wiośl.) — czas 13:39,7 sek., 3) Sołtysik Zb. (niestowarz.) czas 14:31 sek.

Skoki z trampoliny wys. 3 mtr. i 5 mtr.: 1) Biskupski W. — pkt. 30 3/5, 2) Kołosowski W. 24 4/5, 3) Zyss J. 22.

Zawody wioślarskie na wodzie bieżącej tor 1000 mtr.

1) **Bieg dwójek spacerowych ze sternikiem** o nagrodę przechodnią Łuckiego Towarzystwa Wioślarskiego:
   1) osada Łuck. T-wa Wiośl.: Łaziński St., Marcinowski Wł., Srokowski M. (ster.)—4 m. 20 sek.
   2) osada Wiośl. Klubu „Temida” — 4 m. 25 sek.
2) **Bieg dwójek spacerowych ze sternikiem nowicjuszy:**
   1) osada Łuck. T-wa Wiośl.: Górski, Baranowski, Landy (ster.) — 4 m. 25 sek.
   2) osada Wiośl. Klubu „Temida” — 4 m. 39,2 sek.
3) **Dwójki juniorów (niestowarz.)** na 500 mtr.:
   I osada — 2 m. 12 sek. i II osada — 2 m. 23 sek.
4) **Jedynki panów na 500 mtr.:**

1) Łuck. T-wo Wiośl. Marcinowski W. — 2 m. 29,5 sek., 2) Łuck. T-wo Wiośl. Srokowski M. — 2 m. 32 sek., 3) Wiośl. Klub „Temida” Winiarski J. — 2 m. 33,7 sek., 4) Wiośl. Klub „Temida” Piwowar St. — 2 m. 37,4 sek.

Kajaki podwójne na 500 mtr.:

1) osada Wiośl. Kl. „Temida” Rogalski—Łozowski— 2 m. 34 sek., 1) osada Sekcji Kajak. T-wa Krajoznaw. w Kostopolu: Dunin—Mikołajczyk — 2 m. 34 sek., 3) Sekc. Kajak. T-wa Krajoznaw. w Kostopolu: Marczewski — Zurkowski — 2 m. 39,4 sek.

Kajaki pojedyncze na 500 mtr.:

1) Ł.T.W.: Srokowski M. — 2 m. 34,5 sek., 2) Kl. „Temida”: Piwowar — 2 m. 35 sek.

Uwagi: Dla informacji podajemy następujące szczegóły:

1) Zawody odbyły się na rzece Styr z prądem rzeki, którego szybkość w tem miejscu wynosi około 1 1/2 km. na godzinę.

2) Łodzie, dwójki i jedynki używane do zawodów są to łodzie turystyczne, klepkowe hamburki z ruchomemi siodełkami.

3) Kajaki na których startowano są typu tyrustycznego z dykty względnie z płótna.



Grupowe skoki pływaków w Highate — Anglja.



Poświęcenie i otwarcie przystani wioślarskiej Policyjnego Klubu Sportowego w Bydgoszczy. Fragment wznoszenia na maszt bandery klubowej.

Poświęcenie przystani Policyjnego Klubu Sportowego w Bydgoszczy.

Dnia 3 września r. b. odbyło się uroczyste poświęcenie szałasu wioślarskiego policyjnego Klubu Sportowego w Bydgoszczy, owocu ofiarności i bezinteresownej pracy naszych policjantów.

Uroczystość policjantów - sportowców przekroczyła znacznie szeregi bliższych i dalszych współpracowników i stała się niejako świętem całego naszego świata sportowego, który przyjął wiadomość o ukończenie tego pięknego dorobku PKS z prawdziwą radością.

Krótko przed godz. 10 — szałas oraz przyległy doń teren wypełnili przedstawiciele i sympatycy wioślarstwa. Oprócz kilkudziesięciu granatowych mundurów policjantów z oficerami P. P. oraz umundurowanymi przedstawicielami władz wojskowych, Związku Strzeleckiego i organizacyj PW — można było zauważyć reprezentantów władz cywilnych, organizacyj społecznych i sportowych, z pp. komendantem wojewódzkim P. P., insp. Goździewskim z Poznania, starostą dr. Nowakiem i zastępcą p. Prezydenta miasta radcą inż. Regamyem na czele.

Skromny, niewielki, ale praktyczny i przytulny szałas Policyjnego Klubu Sportowego, wzniesiony pracowitemi rękoma policjantów, był, rzecz prosta, ośrodkiem zainteresowania licznych gości. Podziwiano również tabor wodny, składający się z jednej czwórki półwyścigowej, dwójki podwójnej i trzech kajaków. Tak łodzie, jak i szałas, były pięknie przybrane zielenią i girlandami.

Przed właściwym aktem poświęcenia — prezes PKS komendant główny P. P. w Bydgoszczy p. kom. Kołaciński wygłosił okolicznościowe przemówienie, skreślając pokrótce dzieje Klubu, oraz rozwój jego sekcji wioślarskiej. Przemówił również w serdecznych słowach wikary parafji farnej ks. Musiał, który następnie szałas i łodzie poświęcił.

Zkolei p. starosta dr. Józef Nowak, przy dźwiękach hymnu narodowego, odegranego przez orkiestrę wojskową, podniósł na maszt banderę klubową.

Defiladą łodzi miejscowych klubów wioślarskich i policyjnych oraz wspólną fotografją Zarządu PKS zakończono miłą uroczystość.

Regaty kajakowe w Grudziądzu.

Dnia 17 września r. b. odbyły się regaty kajakowe o mistrzostwo miasta. Długość toru wynosiła 2000 m. Wyniki nast.: Dwójki turystyczne: 1) Łupina - Brzóska 9:19 sek. Sokół. Dwójki półwyścigowe: 1) Radziszewski-Kociemski 9:05 sek. Sokół. Trójki turystyczne: 1) bracia Oleś i Taukert 8:46 s. Sakół. Dwójki mieszane: 1) Heldtówna-Czarnecki 9:45 sek. GTW. Jedynki: 1) Grabowski Sokół.

Dwójki wyścigowe o nagrodę przechodnią, ufundowaną przez Miejski Komitet WF i PW, zdobyli Salewski i Kamiński Sokół.

Piętnastolecie P. Z. T. W.

W przyszłym roku przypada 15-lecie istnienia Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich. W związku z tym jubileuszem należy się spodziewać, że P. Z. T. W. urządzi na torze regatowym w Brdyujściu regaty międzynarodowe. P. Z. T. W. ma tak dobrą markę w całej Europie, że regaty takie mogą być chętnie i licznie obesłane.

W ostatnich czasach zaznaczyła się dążność do nawiązania łączności ze sportem w Sowietach. Gdyby się tak P. Z. T. W. udało sprowadzić do Bydgoszczy chociażby jedną osadę sowiecką, to strona kasowa regat byłaby zapewniona.

Myśli te podajemy pod rozwagę zarządu P. Z. T. W.

W dwadzieścia dwa dni z Anglji do Bermudów

Wiadomość telegraficzna z Bermud o dotarciu tam polskiego jachtu „Dal" wywołała zrozumiałą sensację w naszym świecie sportowym.

Bohaterowie wyprawy są dobrze znani w naszych sferach żeglarskich: właścicielem jachtu i projektodawca wyprawy jest niemal 2 m. olbrzym „Krechowiak" por. Andrzej Bohomolec, niemniej popularny jest instruktor ośrodka morskiego w Gdyni mały, ale czupurny Jan Witkowski zwany „Witosem" i jego przyjaciel Jerzy Świechowski.

Wyprawa „polskich Gerbaultów" podjęta z inicjatywy prywatnej bez żadnej pomocy, jest jeszcze jednym dowodem żywiołowego rozwoju polskiego jachtingu, który przekroczył śmiało szczupłe wody Bałtyku, by na oceany ponieść polską sportową banderę.

W „The Royal Gazette and Colonial Daily" wychodzącej w porcie Hamilton na Bermudach w numerze z dn. 28 sierpnia znajdujemy artykuł pod tytułem „Przez Atlantyk w dwadzieścia dwa dni z Anglji do Bermudów".

Treścią artykułu spieszymy się podzielić z naszymi czytelnikami (Prz. Red.).

W niedzielę rano osiągnął Bermudy uszkodzony jacht z zupełnie wyczerpaną załogą. Jacht ten mierzący 33 stopy, przetrzymał w przeciągu trzech dni straszny orkan i antycyklon, który od początku zeszłego tygodnia szalał na Północnym Atlantyku. Na jachcie znajdowało się 3 Polaków jeden wśród nich oficer kawalerji, dwóch innych z marynarki handlowej. Wyruszyli oni dn. 6 czerwca b. r. z polskiego portu, Gdyni, udając się do Nowego Yorku z zamiarem odwiedzenia światowej wystawy w Chicago.

Z Anglji z portu Plymouth wyjechali oni 15 czerwca b. r. do 19 sierpnia podróż ich nie była specjalnie trudna, dopiero od tego dnia na oceanie rozszalał się silny sztorm, który urósł na Północnym Atlantyku do rozmiarów orkanu.

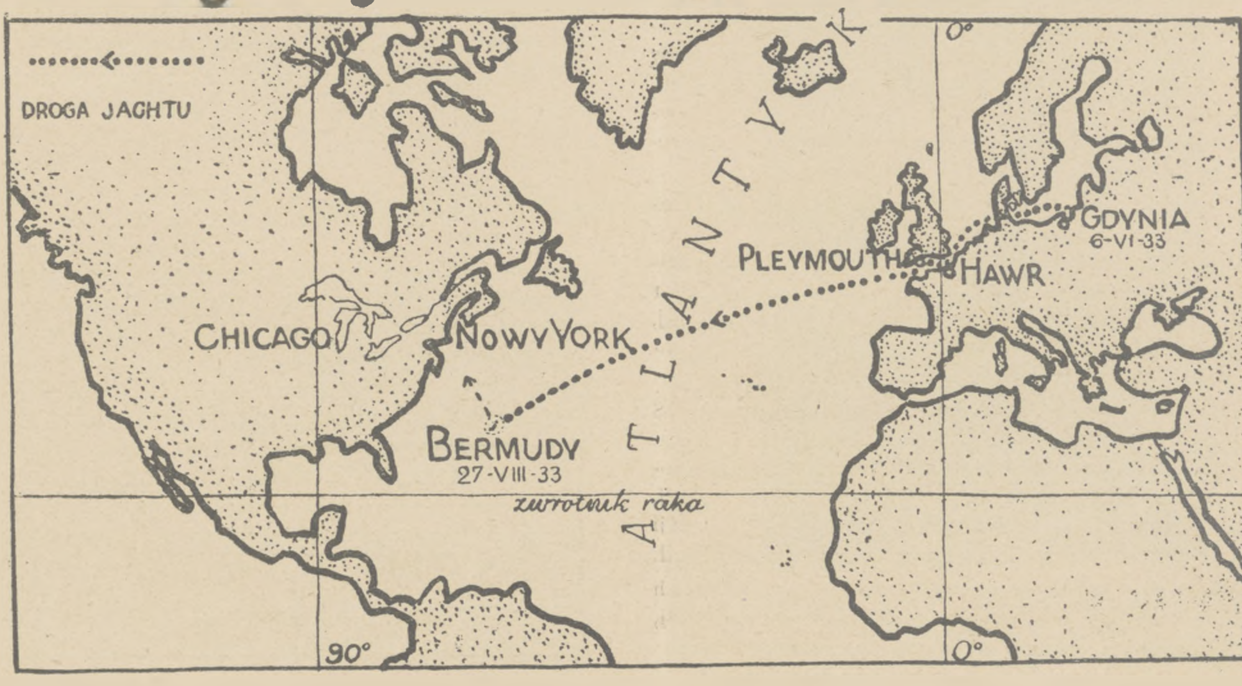
W przeciągu trzech dni ten mały jacht był zalewany przez góry wodne i rzucany przez porywisty wicher. Na drugi dzień sztorm wzmógł się tak, że załoga przestała panować nad statkiem. Runął w połowie złamany maszt,



Por. Andrzej Bohomolec.

a w czasie tak silnej burzy nie można było myśleć o naprawie. Jacht zdany był na pastwę nacierających fal. „Przeszliśmy przez piekło", scharakteryzował tę chwilę jeden z uczestników.

Droga jachtu „DAL"



Statek zdany był na swoje siły, nie oczekiwał znikąd pomocy. Nawigatorzy nie mogli nawet określić swego miejsca, gdyż nie posiadali chronometru (choć mieli inne przyrządy nawigacyjne).

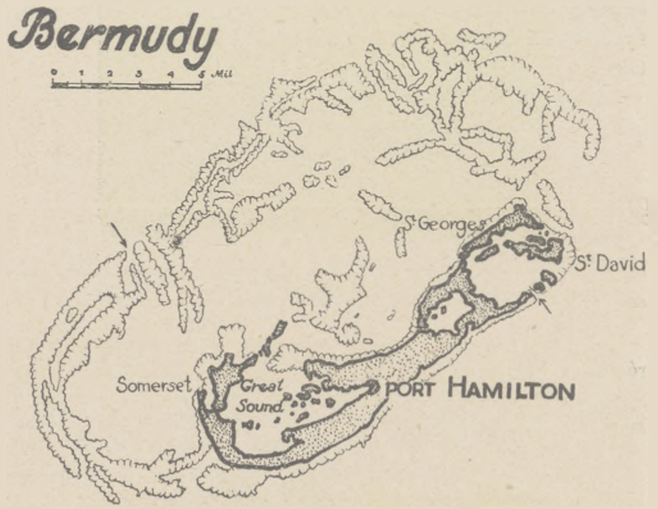
O godz. 7.30 rano w niedzielę zauważyli latarnię morską w Gibb's Hill, nie posiadając jednak odpowiednich pomocy (spisu latarni, locji, ani mapy Bermudów), nie mogli rozpoznać miejsca.

Przypuszczali, że znajdują się o 300 mil morskich na S-S-E od Islandji, w którym to kierunku odrzucił ich sztorm.

Andrzej Bohomolec — oficer kawalerji, olbrzymi mężczyzna, w pełni sił, nie miał wielkiego doświadczenia morskiego, wypuszczając się w taką podróż z powodu przebiegu swej poprzedniej służby [1]).

Dwóch oficerów marynarki Jan Witkowski i Jerzy Swiechowski są to mężczyźni niskiego wzrostu, szczupli, obeznani jednak z morzem z racji swej poprzedniej służby.

W parę dni po wyjeździe z Anglji jacht zauważył na swej drodze trzy statki, dwa w dzień w niewielkiej odległości, trzeci minęli w ciemnościach nocy.



Wyspy Bermudy otoczone zewsząd niebezpiecznemi rafami.

Jeden ze statków niemiecki ss. Freda Horn zaproponował żeglarzom swe usługi. Polscy jachtsmeni podziękowali grzecznie za zaproszenie, z pomocy jednak żadnej nie chcieli korzystać, nie będąc w potrzebie, byli bardzo pewni siebie i mieli dużo zapału do tej „awantury".

Jacht („Dal") jest własnością oficera kawalerji Andrzeja Bohomolca. Na zapytanie kto tu jest kapitanem, a kto załogą, udzielił on odpowiedzi: „jesteśmy kolegami i wszyscy kapitanami".

Jacht został zauważony w niedzielę rano przez p. W. T. Harvey'a, który łapał ryby, niedaleko Sommerset. Statek był przyparty przez fale do skały. Pan Harvey podjechawszy do niego na łódce, spotkał załogę z trzech wyczerpanych mężczyzn, nie mówiących po angielsku.

Pan Harvey doholował żeglarzy do brzegu odwiózł ich do stoczni B-ci Frith, wezwał lekarza, by dał pierwszą pomoc.

Wielebny ksiądz p. Hill, kapłan stoczni i brat Martin rozmówili się z załogą w języku francuskim. Polacy byli bardzo zdumieni kiedy dowiedzieli się, gdzie się znajdują i niezmiernie uradowani, że znajdują się na lądzie.

Jacht „Dal" — po wyjściu 6 czerwca b. r. z Gdyni, przeszedł przez Kanał Kiloński, Ostendę do Havru.

W tym porcie zatrzymał się 2 tygodnie.

Od brzegów francuskich „Dal" wziął kurs na port Plymouth. Żeglarze mieli ciężką podróż. W Kanale spotkał ich sztorm. W Plymouth zmuszeni byli naprawić uszkodzenia i zaopatrzyć się w żywność. Jacht przygotowany i zaopatrzony był nieźle. Żywność składała się przeważnie z konserw mięsnych. Zapasy były jednak skromne.

Po umieszczeniu jachtu w stoczni, i otrzymaniu pomocy od jej dyrektora, za sprawą dr. Sweeney'a odwiezieni zostali motorówką miejscowego Yacht-Klubu do portu Hamilton. Na wybrzeżu dzielnych żeglarzy oczekiwały olbrzymie tłumy ludzi. Na wierzchołku złamanego masztu dumnie powiewała bandera Oficerskiego Yacht Klubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Komandor p. A. T. Goslnig w otoczeniu członków miejscowego Yacht Klubu z pułk. Dill na czele bardzo serdecznie u wejścia przywitał przybyłych, i zaprosił do Klubu, gdzie zostali przyjęci i ulokowani z należytym komfortem.

Jacht przycumowano w przystani klubowej.

Po doprowadzeniu statku do porządku żeglarze ruszają w dalszą drogę do Nowego Yorku".

[1]) Prz. Red. Wiadomość niezupełnie ścisła, por. Bohomolec jest kapitanem jachtowym P.Z.Ż. prócz tego jako młody chłopak odbył awanturniczą podróż zamorską jako „boy".

Żeglarstwo nad jeziorami Trockiemi

Warszawiacy poznali już „Szwajcarję Kaszubską". Tłumnie ją odwiedzają. I to nietylko ci, co własnemi autami dążą nad morskie wybrzeże. Także niejedna wycieczka z pośród skromniejszych bywalców nadmorskich wyrusza nad jeziora kaszubskie. A są tacy, co zjeżdżają tam ze stolicy na długie letnie wywczasy.

Jeziora Augustowskie zostały również przez warszawian „odkryte". Dzięki licznym, entuzjazmu pełnym korespondencjom, Augustów stał się już modny i... przeludniony.

Czas więc na dalszą ekspansję mieszkańców stolicy na wschód, aby poznać mogli swoisty czar jezior wileńskich. Niby podobne do swych polodowcowych krewniaków z zachodu, a jednak jakieś inne, odmienne. Jakby znalazła odbicie w ich krystalicznych wodach dusza ich mieszkańców. Mniej twarda i jednolita, pozbawiona zewnętrznej sztywności, raczej mięka i śpiewna, bogata przedziwną różnorodnością, to leniwa i senna, zda się, głębin swych nieświadoma, to burzliwa i namiętna, bardziej pierwotna i dzika, a zawsze sugestywnie narzucająca swój odmienny wyraz, nastrój, kaprys może, słowem — bardziej poezji pełna.

W tym „zdobywczym pochodzie" na wschód natkniemy się po drodze przedewszystkiem na grupę uroku pełnych jezior Trockich. Nie trudno dostać się do nich. Są bowiem oddalone zaledwie o 9 klm. od stacji kolejowej Landwarów, 30 klm. od Wilna. Nie luksusowym wprawdzie autocar'em, ale naszym polskim, zlekka dygocącym

autobusem, po szosie „nieważnej", droga do nich zapewniona.

Potrafiono tu stworzyć prawdziwy raj dla „wodniaków". A taka jest tego krótka historja.

Po wielce udanych regatach żeglarskich, urządzonych w 1926 roku przez kluby żeglarskie z Warszawy, zasłużeni jego twórcy, dyr. Szwykowski i dr. Czarnowski, wówczas już stali mieszkańcy Wilna, krzątać się poczęli wraz z ludźmi dobrej woli koło stworzenia stałego ośrodka żeglarskiego w Trokach. Liga Morska i Kolonjalna pobudowała na jednym z półwyspów okazałą przystań. Polski Związek Żeglarski przy pomocy wileńskiego Urzędu Wychowania Fizycznego zaopatrzył ją w dość zasobny tabor i otworzył miesięczne kursy żeglarskie.

Bieżącego lata kursy takie były prowadzone pod sprężystą komendą kpt. Z. Ostrowskiego przy udziale kilku wykwalifikowanych instruktorów. Zwiedziała się młodzież, która wszystko „wyniucha", że kursy zostały obecnie należycie zorganizowane, że w żeglarstwie szkolić ją będzie tego arystokratycznego sportu wielki miłośnik i znawca, miłujący młodzież i przez nią serdecznie kochany „wujcio", przezacny prof. K. Dębowski, i tłumnie zjechała ze wszystkich dzielnic. Warszawa, Poznań, Toruń, Kraków, Lwów, Kielce, wreszcie Wilno miały swych reprezentantów w tej licznej, bo prawie stuosobowej gromadce. Dostępne to dla wszystkich i jakże tanie: kurs miesięczny wraz z mieszkaniem kosztował wyraźnie zł. 10, utrzymanie 1.20 dziennie.

Gwarno więc było tutaj, rojno i wesoło! Młodzież w ciągłem zajęciu. Podzielona na mniejsze grupy pod należytem kierownictwem i opieką oddawała się z zapałem wioślarstwu, pływactwu, a przedewszystkiem żeglarstwu. Po zmęczeniu fizycznem, słuchała w skupieniu wykładów kunsztu żeglarskiego, którego skomplikowane tajniki z łagodną wyrozumiałością odsłaniał jej niestrudzony „wujcio"; biedaczysko, chadzał po dni kilka z nieogoloną brodą, nie mając chwili wolnej na doprowadzenie jej do porządku. A gdy wiatr marszczyć począł spokojne tonie, 9 żaglówek, wmig ożaglowanych, pląsało po jeziorze. Hen, w dalekiej perspektywie Zatrocza, gdzie obok na tle zwartej ściany rozłożystego parku bieleją mury pięknego pałacu Tyszkiewiczów, sunęły majestatycznie ich białe żagle.

Komu sądzone było spędzić na jeziorach Trockich zaledwie kilka upalnych letnich dni, widzieć o zachodzie poprzez gałęzie zwisających drzew płomienisty słup słońca, kładący się na roztoczach, zamierających w zachwycie... lub nocą z cichem bulgotaniem fal opływać kajakiem stare Kiejstuta zamczysko, lśniące tajemniczo w księżycowej poświacie, — będzie miał oczy pełne ich niewysłowionej krasy i długo, długo zachowa obraz ten we wdzięcznej pamięci.

J. Gł.

Ilość przeszkolonych żeglarzy w harcerstwie

W rozkazie Naczelnika Harcerzy L. 20 z dnia 28.VIII 1933 r. Zg. 10, znajdujemy kompletny wykaz harcerzy, którzy przeszli przeszkolenie morskie, zakończone odpowiedniemi egzaminami. Cyfrowo wykaz przedstawia się następująco:

sterników morskich	7
żeglarzy morskich	66
żeglarzy	72

Cyfra ta została osiągnięta na przestrzeni 3 lat, t. j. r. 31, 32 i 1933. Harcerze ci stanowią kadry instruktorów żeglarskich we wszystkich drużynach żeglarskich w Polsce; przeszkolenie zaś ich stoi na tym poziomie, że mogą już odbywać pełnomorskie podróże żeglarskie w charakterze zastępców kapitana i wykwalifikowanej załogi na jachtach i statkach żaglowych.

Harcerstwo, jak dotąd, jest w tej dziedzinie bezkonkurencyjne, a propaganda przez nie uprawiana nietylko młodzież styka i zaznajamia z morzem, ale dosłownie wyprowadza harcerzy na Bałtyk, a w niedługim może czasie na wody całego świata.

Nowy jacht harcerski w Gdyni. Harcerski Hufiec Morski w Gdyni, przy poparciu Głównej Kwatery Harcerzy, zakupił pełnomorski jacht, noszący nazwę „Carmen", na którym siedmiu harcerzy gdyńskich odbyło samodzielną podróż do Szwecji, Danji i Niemiec. Załogę jachtu stanowili harcerze, którzy otrzymali przeszkolenie żeglarskie na kursach morskich w Gdyni, organizowanych przez G. K. H. Kapitanem był harcerz w stopniu żeglarza morskiego.

Rozwój pracy żeglarskiej w Płocku. Hufiec żeglarski w Płocku otrzymał bardzo obszerny teren nad Wisłą na budowę Ośrodka Żeglarskiego. Łaskawym ofiarodawcą jest p. Mirosław Koźlokowski. Fakt ten świadczy o tem, że społeczeństwo coraz bardziej rozumie i docenia pracę harcerską w tej dziedzinie.

Prócz prac na swoim terenie, hufiec płocki buduje również Ośrodek Żeglarski nad jeziorem Zdwórz. Dzielnym krzewicielem żeglarstwa na terenie Płocka jest dh harm. Ładysław Żelazowski.



Kapitan jachtu „Jurand" Jan Fischer robi pomiary sekstansem.

Uprowadzenie jachtu „Carmen".

Uprowadzony w nocy z dnia 11 na 12 września r. b. z Gdyni jacht sportowy „Carmen", który jest własnością Polskiego Związku harcerskiego, hufca morskiego w Gdyni, zawinął w dniu 17 września r. b. do portu w Stolpmünde, gdzie, z powodu burzy, zmuszony był szukać schronienia. Załogę, składającą się z 3-ch młodzieńców w wieku od 17 do 20 lat, która zamierzała rzekomo objechać świat, aresztowała policja niemiecka. Dwu z nich oddano w ręce policji polskiej, trzeci natomiast przewieziony jest do Słupska (Stolp), gdzie będzie odpowiadał przed sądem za rzekomo dawniejsze nielegalne przekroczenie granicy niemieckiej. Jachtem, który stoi do dyspozycji prawowitych właścicieli, zaopiekował się niemiecki urząd budowy dróg wodnych w Stolpmünde.

„Maraton" pływacki w Toronto.

Około 500 pływaków zawodowych z całego świata wzięło udział w dorocznych zawodach pływackich maratońskich na jeziorze Ontario w Toronto.

Na zawodach obecni byli m. in. rekordzista George Young i znany pływak niemiecki Vierkötter.

Faworytem w tym wyścigu na 15 mil (24.135 km) był Włoch Gianni Gambl, jednak zwycięstwo odniósł Amerykanin Marvin Nelson, który dzięki sprzyjającym warunkom atmosferycznym, jakoteż i wielkiemu wysiłkowi uzyskał nowy rekord w czasie 7:04:37.4.

Dotychczasowy rekord Younga wynosił 7:19:00. Drugie i trzecie miejsca przypadły również pływakom amerykańskim Bill Goll i Frank Pritchard.

III Zawody Ślizgowców na Wiśle

Dnia 24 września r. b. Oficerski Yacht Klub R. P. i Wodny Klub Motorowy zorganizowały wyścigi ślizgowców. Zawody dzięki pięknej pogodzie osiągnęły dużą ilość publiczności — wielokrotnie większą, niż odbywane od wielu lat regaty wioślarskie. Bardzo duża ilość widzów obserwowała biegi z mostu Ks. Poniatowskiego i brzegów. Zawody motorówek ze względu na szybkość i obrazowość wzbudzają zawsze, nawet zagranicą wielkie zainteresowanie.

Najciekawsze były zawody okrężne na dystansie 10 klm. (7 okrążeń toru, wyznaczonego bojami na wysokościach przystani O. Y. K. i W. T. W.), które od początku do końca trzymały widzów w nerwowem napięciu, szczególnie w biegach motorów silniejszych ponad 20 koni i łodzi wyścigowych, rozwijających bardzo wielką szybkość. Nie obeszło się też bez nieszkodliwego wypadku, jakiemu uległ zaraz na pierwszym wirażu p. Gajęcki (kat. wyścigowa), który z powodu zbyt ostrego wirażu wpadł do wody.

Należy podkreślić, iż wirażowanie przy szybkościach ponad 60 klm. jest bardzo trudne, a jeszcze więcej niebezpieczne. To też w tej specjalności na szczególną uwagę zasłużyli pp. Krzyżanowski, inż. Rothert, Inż. K. Maciejewski i T. Staszewski.

Z uznaniem podkreślić musimy dwukrotny sukces red. Kapuścińskiego, który jeździł bardzo odważnie, nie dając się pokonać doskonałym i groźnym zawodnikom Policji Państw.: Ćwilowi i Swałowi. Wyścig ten był jednym z najciekawszych i takiej emocji nie dał widzom nawet bieg ślizgaczy wyścigowych, w którym okazał się Inż. Maciejewski zawodnikiem bezkonkurencyjnym. Drugi faworyt tego wyścigu inż. Kołodziejski zawiódł pod względem szybkości, odnosząc jedynie zwycięstwo w wyścigu płaskim na dyst. 2 klm., w którym z powodu defektu motoru Inż. Maciejewski nie mógł ruszyć.

Sensacją imprezy była p. Popielska-Wagnerowa (W. T. W.), która jako pierwsza kobieta w tej dziedzinie sportu, brawurowo walczyła w konkurencji z panami, wykazując dużo umiejętności, czem zdobyła sobie ogólny poklask.

Organizacja zawodów była niezła, należałoby jednak w przyszłości zainstalować megafony dla informowania publiczności, i wyścigi rozpoczynać punktualnie. Wyniki techniczne były następujące:

Klasa A. Wyścig płaski 2 km., startowały 3 łodzie o motorach do 250 cm.: 1) L. Danielewicz (AZS), 2) Krzyżanowski (Of. Y. K.), 3) Inż. Kossowski (W. K. S. żol.).

Klasa B. Wyścig płaski 2 km., motory 250—350 cm.^{3}: 1) Benech (AZS), 2) inż. J. Orłowski (OYK).

Klasa C. Wyścig płaski 2 km., motory 350—500 m.^{3}: 1) red. St. Kapuściński (Wod. Kl. Mot.), 2) L. Cwil (Pol. Kl. Sport.).

Klasa C i D. Motory wyścigowe, płaski 2 km.: 1) inż. C. Kołodziejski (WKM.), 2) St. Gajęcki (WKM.).

Wyścigi okrężne na dystansie 10 km.:

Klasa A, motory do 250 cm.^{3}: 1) inż. Danielewicz (AZS), 2) Krzyżanowski (OYK.).

Klasa B, motory 250—350 cm.^{3}: 1) Benech (AZS), 2) Orłowski (OYK.).

Klasa C, motory 350—500 cm.^{3}: 1) red. St. Kapuściński (Wod. Kl. Mot.), 2) L. Cwil (PKS).

Klasa C i D, motory wyścigowe: 1) Inż. Maciejewski (WTW.), 2) inż. Kołodziejski (WKM.).

Ogółem startowało 16 łodzi.

Nagrodę przechodnią Państwowego Urzędu W. F. zdobył Inż. K. Maciejewski. Nagrodę firmy Johnson za najlepszy czas na motorze tej marki uzyskał inż. Kołodziejski. Nagrodę za stylową jazdę wywalczył Krzyżanowski.

M. Żarski.



St. Kapuściński zwycięzca w biegu ślizgowców na Wiśle, na 10 klm.

Na marginesie regat jesiennych w Warszawie

Po przezwyciężeniu całego szeregu trudności, zakończono szczęśliwie regaty jesienne na torze warszawskim. Wykonano zadanie, postawione organizatorom w programie sportowym P. Z. T. W. i zdawaćby się mogło, że tężyźnie wioślarzy nic się nie zdoła oprzeć. Do startu stanęły w pierwszym rzędzie osady, które walczyły już w bieżącym sezonie regatowym o pierwsze miejsce. Przygotowanie osad musiało być z konieczności słabe i niewystarczające, jeśli się zważy, że większość zawodników znajdowała się w treningu od wczesnej wiosny i po regatach o mistrzostwo Polski przerwała wyjazdy treningowe. Nie bez słuszności uważa się u nas regaty jesienne za uciążliwą formalność względnie możność łatwego zbierania punktów o znikomej wartości sportowej. Wypada się przeto zapytać, czy regaty jesienne w obecnym układzie wypełniają jakiekolwiek zadanie i czy przyczyniają się do rozwoju wioślarstwa regatowego.

Trzeba stwierdzić, że jakikolwiek racjonalny trening dąży do stopniowego zwiększenia dzielności fizycznej zawodnika. Wioślarz, rozpoczynający po ćwiczeniach zimowych zaprawę wioślarską, wczesną wiosną może utrzymać się przy pewnem doświadczeniu w formie szczytowej w ciągu około sześciu tygodni. U nas wprowadzono, niestety, zwyczaj przewlekania sezonu regatowego, co czyni zaprawę dla wioślarza bardzo uciążliwą. Mamy z jednej strony długi, jak na nasz klimat, sezon regatowy, trwający od początku czerwca do końca września, a z drugiej strony skarżą się wioślarze słusznie na niemożność częstego startowania wskutek małej ilości odpowiednich regat. Jest to zagadnienie zaniedbane, do którego należy powrócić i które trzeba stanowczo zreformować, jeśli chcemy podnieść nasz niski poziom w tej dziedzinie.

Po krótszym, lecz znacznie intensywniejszym sezonie regatowym należy się wioślarzowi odpoczynek i zmiana. I dlatego winny być jesienne regaty przeznaczone przedewszystkiem dla wioślarzy, rozpoczynających z różnych powodów trening dopiero w połowie sezonu oraz dla wioślarzy początkujących. Regaty jesienne winny kształcić w pierwszym rzędzie nowe zastępy wioślarzy. Nowy adept, którym nie można było opiekować się należycie w czasie głównego sezonu, ma możność startu i może przed zaprawą zimową do przyszłorocznego sezonu przejść niejako swój chrzest regatowy. Należałoby jednak domagać się, by nowicjuszy, zwyciężających na regatach jesiennych, nie klasyfikować i nadal zaliczać ich do początkujących.

Program regat jesiennych nie powinien być kopją normalnych regat letnich i winien uwzględniać nadewszystko interesy nowicjuszy, jak to stosują u siebie koła wioślarskie innych państw. Tymczasem ustala się u nas program, który już z góry przytłacza nas zmorą walkover'ów i tylko deprawuje wioślarzy i nasze życie sportowe.

Największą naszą bolączką jest brak tradycji i doświadczenia regatowego. Zamiast urządzać biegi długodystansowe, jako stanowiące wspaniałą zaprawę w okresie, w którym są jedynie na miejscu, bo jest na początku sezonu, pragnie się je uwzględnić przy końcu sezonu, gdy już nikomu nie są potrzebne, nikogo nie interesują i dlatego pozostają przeważnie na papierze. Zamiast przeznaczać regaty jesienne nadewszystko dla początkujących, jadących przeważnie na cięższym i pewniejszym typie łodzi, nakłania się wioślarzy bez należytego przygotowania dla wąskich ambicyj klubowych do ponownego startu w terminie bardzo późnym.

Należy mieć na uwadze, że aparat organizacyjny jest w jesieni prawie w każdym klubie już mocno nadwątlony, co w razie niepogody grozi nieraz kompromitacją organizatorów, figurujących de nomine w oficjalnym programie regatowym. Tylko dzięki ofiarnym i niecodziennym wysiłkom jednostek udaje się w takich razach skleić całość i doprowadzić ją jakoś do końca. Pod tym względem zasługuje na jesiennych regatach w Warszawie jedynie wytrwałość i odporność starterów i arbitra na specjalne uwzględnienie. Mimo przenikliwego chłodu, wiatru i deszczu, wytrwali na stanowisku i kierowali biegami, skoro współzawodnicy przybyli na start.

Przy sobotnich przedbiegach, których ważność częściowo uznano, a częściowo próbowano stosownie do tradycji toru warszawskiego różnie interpretować, walczyli wioślarze przedewszystkiem z wiatrem i falami. Podziwialiśmy wówczas nietyle zacięcie wioślarzy, ile upór i lekkomyślność organizatorów. Regat tego typu nie wolno nam w przyszłości tolerować. Tutaj kończy się dodatnia rola wioślarstwa regatowego, a zaczyna się rabunkowa gospodarka materjału ludzkiego dla bezkrytycznego gonienia za punktami o urojonej wartości.

Pod adresem Warsz. Komitetu Międzyklubowego, organizującego zarówno regaty wiosenne, jak również jesienne, należy skierować uwagę w sprawie żetonów, przyznawanych zwycięzcom. Może nie wszystkim wiadomo, że wioślarze nie walczą o zwycięstwo poto, by otrzymać z rąk nieznajomej osobistości jakiś żeton pamiątkowy. Pod tym względem jest opinja wśród młodszej generacji wioślarzy jasno skrystalizowana, a czasy obwieszania się medalami różnego pochodzenia już na szczęście dawno minęły.

Skoro się jednak wydaje jakieś tradycyjne żetony dla zwycięzców, to winny one nosić conajmniej datę urządzenia regat i przedstawiać skromną, lecz miłą pamiątkę. Wzgląd oszczędnościowy może łatwo nabierać cechy lekceważenia i jest w danym wypadku absolutnie nieprzekonywujący. Rozdzielanie ordynarnych, tandetnie wykonanych żetonów z zapasów, obliczonych zapewne na kilka lat, bez wypisania ani daty, ani kategorji biegu zakrawa na parodję, nie licującą z powagą jegomościów, których zwykło się z okazji rozdawania nagród zapraszać do stołu prezydjalnego. Jeśli finanse komitetu są mimo pobierania wpisowego od zawodników tak nadwyrężone, że nie pozwalają na staranniejsze podejście do sprawy, to w takich wypadkach ceni się skromny, lecz serdeczny uścisk dłoni wśród braci wioślarskiej znacznie wyżej.

Dr. Inż. D. J. Tilgner.

OD REDAKCJI: W ostatniej chwili otrzymaliśmy kilka uwag, które podajemy poniżej.

Jesienne regaty warszawskie, odbywające się na wszystkich typach łodzi, powinny być pożegnalną przed snem zimowym, okazałą i rojną rewją wioślarzy z całej Polski. Dążenie do obniżenia ich poziomu, do nadania im nazwy regat drugorzędnych, nie jest usprawiedliwione i na niczem nie oparte. Dążenie takie istnieje. Wyraziło się ono zlekceważeniem regat przez kierownictwo sportowe W. T. W. Trzeba tę rzecz przynajmniej przedyskutować, zanim rzeczywiście jesienne regaty warszawskie zepchniemy do roli „propagandowych".

Nie zapominajmy o tem, że dawniej, regaty jesienne były ważniejsze od wiosennych, że zazwyczaj na jesieni rozgrywano bieg ósemek o mistrzostwo Warszawy; dopiero na skutek akcji A. Z. S. warszawskiego, którego

zawodnicy po mistrzostwach Polski wyjeżdżali w różne strony, osłabiając osady, rozgrywkę mistrzostwa Warszawy przeniesiono na wiosnę. Mistrzostwo Warszawy powinno być w dalszym ciągu rozgrywane pod koniec sezonu, z tem jednak, żeby jesienne regaty były urządzane nie później, jak w miesiąc po mistrzostwach Polski.

Wobec szkaradnej pogody Warszawski Międzyklubowy Komitet Wioślarski w ostatniej chwili miał zamiar regaty odwołać, lecz dzięki uprzejmości „króla Wisły” inż. W. Nieciągiewicza, i za zgodą zainteresowanych towarzystw, udało się szybko urzeczywistnić projekt odbycia regat w otwartym, choć znacznie krótszym od normalnego toru regatowego, porcie Czerniakowskim, na wodzie stojącej, pod silny wiatr.

Wszystko więc minęłoby względnie szczęśliwie, gdyby kierownicy sportowi W .T. W. nie potracili głowy. Skutek był ten, że zarówno Komitet organizacyjny, jak i towarzystwa zaprzyjaźnione, znalazły się w dość trudnej sytuacji. Wytworzył się haos, tem charakteryczniejszy, że wytworzony przez kierowników sportowych klubu, zazwyczaj przodującego w sprężystej organizacji regat. Wiadomo, że pyszałkowatość może z mistrza organizacji uczynić mistrza zamętu.

Do regat zgłosiło W. T. W. swój udział w 9-ciu biegach, lecz startuje tylko w 5-ciu; z pozostałych 4-ch się wycofuje, przyczem z 3-ch **z pominięciem wszelkich formalności z tem związanych,** tylko bowiem o jednem wycofaniu zawiadamia sędziów. Co to jest? Wyższa racja stanu, czy ślepa babka? Tymczasem na torze można było rzeczywiście zauważyć ślepą babkę, bo osady innych klubów stawały na starcie do przedbiegów i nie miały przeciwnika, inne znów niepotrzebnie zjeżdżały tor walkowerem.

Ósemka W. T. W. nawet nie była poinformowana przez swoje władze sportowe gdzie się znajduje start, wyruszyła z przystani, aby zjechać tor walkowerem, kiedy Międzyklubowy Komitet obradował nad przeniesieniem toru do portu, kiedy faktycznie jeszcze nie było ani toru, ani startu, ani mety. W rezultacie do łodzi chlusnęło kilka fal, że trzeba było lądować i przy brzegu, nie na pomoście, wodę wylewać. Wszystko dlatego, że p. kapitan sportowy klubu nie uważał za rzecz stosowną utrzymać łączność z organizatorami. Jedną osadę kompletowano zawodnikami nie zadeklarowanymi do danego biegu, oczywiście, przedbieg ten został unieważniony. Inną znów osadę wysłano na start zapóźno, jak to miało miejsce w czwórkach nowicjuszy, kiedy osada „Wisły” zmuszona była czekać na starcie 13 minut, chłostana wichrem i deszczem, co nie pozostało bez wpływu na przebieg walki i jej wynik. Te wszystkie usterki nie świadczą pochlebnie o kierownictwie sportowem W.T.W., które obrało drogę najmniejszego oporu, powierzając opiekę nad osadami i ogólne kierownictwo trenerowi, a ten znów nie bardzo się liczył z międzyklumowemi stosunkami sportowo - towarzyskiemi.

Regaty wioślarskie w Krakowie

Dnia 24 września 1933 r.

Ostatnie w sezonie bieżącym regaty klasyfikacyjne, organizowane przez Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego odbyły się bez udziału klubów zamiejscowych. Zapowiedziany udział klubu Wioślarskiego z 1904 r. w Poznaniu i Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego, z powodu późnego terminu regat i rozbicia osad — nie doszedł do skutku.

Organizacja regat dzięki sprężystej pracy członków O.W.S.K. była dobra. Publiczności, dzięki pięknej pogodzie, jak na Kraków zgromadziło się sporo.

Przebieg regat był następujący:

Bieg I. Ósemki:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
Osada: W. Długoszewski, J. Długoszewski, N. Drobniak, J. Ochalski, T. Motak, J. Sawicki, J. Słysz, E. Gorączko, E. Skolicki (st.).
2) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.

Bieg II. Czwórki młodszych:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
Osada: S. Irlik, K. Flizak, T. Pączek, J. Ślizowski, L. Trzciński (st.).
2) Wojskowy Klub Wioślarski, Kraków.

Bieg III. Czwórki półwyścigowe nowicjuszy:

1) Policyjny Klub S. W., Kraków.
Osada: Kossowski, Solarski, Klasa, Skrybant, Tyrkiel (st.).
2) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.

Bieg IV. Czwórki:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
Osada: N. Drobniak, J. Ochalski, J. Słysz, E. Gorączko, L. Trzciński (st.).
2) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.

Bieg V. Jedynki pań:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
A. Dubrawska w.-o.

Bieg VI. Czwórki półwyścigowe nowicjuszy:

1) Policyjny Klub S. W., Kraków.
Osada: Kossowski, Solarski, Klasa, Skrybant, Tyrkiel (st.).
2) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków — wycofał się.

Bieg VII. Czwórki półwyścigowe pań:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
Osada: H. Nowińska, K. Rogalska, E. Zakrzewska, B. Cyrekówna, Dubrawska (st.).
2) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.

Bieg VIII. Jedynki:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
St. Pękalski.
2) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
J. Długoszewski.

Bieg IX. Jedynki dla wioślarzy powyżej 35 lat:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
A. Grabski.
2) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
B. Zydroń.

Bieg X. Czwórki:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
Osada: St. Irlik, K. Flizak, T. Pączek, J. Ślizowski, L. Trzciński (st.).
2) Wojskowy Klub Wioślarski, Kraków.

Bieg XI. Dwójki:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
Osada: W. Długoszewski, J. Długoszewski, Cyankiewicz (st.).

Bieg XII. Ósemki pań:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
Osada: H. Nowińska, K. Rogalska, St. Zakrzewska, B. Cyrekówna, A. Dubrawska, St. Mo-

chówna, E. Symonówna, E. Woynarowska, N. N. (st.).

2) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.

Bieg XIII. Jedynki nowicjuszy:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
A. Grabski w.-o.

Bieg XIV. Ósemki młodszych:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
Osada: St. Irlik, K. Flizak, T. Pączek, J. Ślizowski, L. Poje, A. Węgrzyn, Z. Wodecki, E. Tarczałowicz, L. Trzciński (st.).

2) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.

Bieg XV. Czwórki nowicjuszy:

1) Oddział Wioślarski Sokoła, Kraków.
Osada: N. Drobniak, J. Ochalski, J. Słysz, E. Gorączko, W. Długoszewski (st.) w.-o.

Regaty Wioślarskie w Krakowie, dn. 24 września 1933 r.

Rodzaj łodzi	O.W.S.K.	Pol. K. S. W. Kraków
Ósemki	13½	—
Czwórki młodszych	10	—
„ półw. nowicjuszy .	—	7
Czwórki	7½	—
„ półw. nowicjuszy .	—	7
Jedynki	3	—
Jedynki „old-boy“	2	—
Czwórki	15	—
Dwójki	4	—
Jedynki nowicjuszy	2	—
Ósemki młodszych	9	—
Czwórki nowicjuszy	5	—
Razem . .	71	14

DWUOSOBOWY KAJAK DYKTOWY. S. Kraszewski, B. Saloni, S. Tumiłowicz. Stron 32 z 14 rysunkami w tekście i 5 dodatkowemi rysunkami. Cena zł. 2.—.

Trzech uczniów siódmej klasy gimnazjum im. Lelewela w Warszawie, przejętych gorącem umiłowaniem morza, zbudowało piękny kajak dwuosobowy dyktowy. Sami wykonali obliczenia i plany, zdobyli pieniądze na materjały, wycięli i złożyli szkielet, pokryli dyktą, okuli. Kajak tej trójki odznacza się bardzo piękną linją, doskonałym statyzmem, wygodnem urządzeniem. Jako łódź turystyczna ma niezwykłą zaletę: daje wystarczające pomieszczenie noclegowe dwu rosłym mężczyznom, nadaje się zarówno na wiosła jak i na żagiel, na rzekę jak i na zatokowe morze.

Książeczka dokładna instruująca krótko, zwięźle a wyczerpująco o budowie tego kajaka, opatrzona jest jasnemi planami, ilustracjami, wykresami i szablonami. Każdy chętny a inteligentny konstruktor znajdzie w niej zupełnie wystarczające wskazówki do budowy łodzi. Przejęci głęboko ideą rozszerzenia się w Polsce „kajakarstwa", autorzy zrzekli się wszelkich pretensyj w stosunku do wszystkich, którzy zechcą z ich planów skorzystać.

Zestawienie punktacji klubów wioślarskich, po zakończeniu regat wioślarskich na dzień 1 października 1933 r.

1. Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie . . . 511½
2. Klub Wioślarski z 1904 r. w Poznaniu . . . 251
3. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie 211
4. Akademicki Związek Sportowy, Kraków . . . 182
5. Klub Wioślarski „Wisła" w Warszawie . . . 162½
6. Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku . . . 125½
7. Oddział Wioślarski „Sokoła", Kraków . . . 89
8. Tow. Wioślarzy „Tryton" w Poznaniu . . . 82½
9. Wojskowy Klub Wioślarski „Grodno" . . . 76
10. A. Z. S. Wilno (30 p. za reg. w Rydze) . . 73
11. Kolejowy Klub Wioślarski, Bydgoszcz . . . 52
12. Wojskowy Klub Wiośl. „Śmigły" w Wilnie . . 51½
13. Towarzystwo Wiośl. „Wisła" w Grudziądzu . 48
14. Akademicki Związek Sportowy, Warszawa . . 47
15. Policyjny Klub Sportowy w Wilnie 43½
16. Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie 40½
17. Klub Wioślarski „Gryf" w Bydgoszczy . . . 28
18. Towarzystwo Wioślarskie w Płocku 25
19. Robotniczy Klub Sport. „Prąd" w Warszawie 24
20. Towarzystwo Wioślarzy „Polonja", Poznań . 20
„ Klub Wioślarski w Toruniu 20
22. Y. M. C. A., Warszawa 17½
23. Policyjny Klub Sportowy, Kalisz 14
„ Policyjny Klub Sportowy, Kraków 14
25. Klub Wioślarski „Syrena", Warszawa . . . 11½
26. Klub Wioślarski z 1930 r., Kalisz 10½
27. Towarzystwo Wioślarskie w Łomży 12
28. Klub Wioślarski „Gopło" w Kruszwicy . . 10
29. K. S. Z.U.K. Warszawa 3½
30. Oficerski Yacht-Klub R. P. 2

Punktacja klubów kobiecych.

1. Warszawski Klub Wioślarek 141½
2. Bydgoski Klub Wioślarek 42½
3. W. K. S. „Śmigły", Wilno 30
4. A. Z. S., Wilno 19
5. Wojskowy Klub Wioślarski „Grodno" 15
6. Policyjny Klub Sport., Kalisz 10½
7. Sport. Kl. Pocztowy, Bydgoszcz 7
„ Klub Pocztowy, Warszawa 7
„ A. Z. S., Kraków 7
10. Oddział Wioślarski „Sokoła" Kraków . . . 6½

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8.